





Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116501743>

CAL
XC27
-T84

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Monday, March 14, 1994

Le lundi 14 mars 1994

Wednesday, March 23, 1994

Le mercredi 23 mars 1994

Thursday, April 14, 1993

Le jeudi 14 avril 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system

Future business of the Sub-Committee

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands lacs/Voie maritime du Saint-Laurent

Travaux futurs du Sous-comité

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

ORDERS OF REFERENCE OF THE COMMITTEE

Extract from the Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Transport of Thursday, February 24, 1994

It was agreed, — That the Committee form a Sub-Committee to consider the viability of the Great Lakes — St. Lawrence Seaway system, to report its findings to the Committee before June 30, 1994, and that the membership of the Sub-Committee be determined after the usual consultations with the Whips of the different parties.

ATTEST

Extract from the Minutes of Proceedings and Evidence of the Standing Committee on Transport of Wednesday, March 9, 1994

It was agreed, — That the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway be composed of Dick Harris, Michel Guimond, Jim Jordan, Charles Hubbard, and Joe Comuzzi as Chairperson.

ATTEST

ORDRES DE RENVOI DU COMITÉ

Extrait des Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports du jeudi 24 février 1994

Il est convenu, — Que le Comité établisse un Sous-comité chargé d'examiner la viabilité de la Voie maritime Grands lacs — Saint-Laurent, lequel devra présenter ses conclusions avant le 30 juin 1994, et que la composition soit déterminée par des consultations entre les whips des partis.

ATTESTÉ

Extrait des Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports du mercredi 9 mars 1994

Il est convenu, — Que le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent soit formé de Dick Harris, Michel Guimond, Jim Jordan, Charles Hubbard et de Joe Comuzzi (*président*).

ATTESTÉ

La greffière du Sous-comité

ELLEN SAVAGE

Clerk of the Sub-Committee

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MARCH 14, 1994

(1)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met *in camera* at 6:00 o'clock p.m. this day, in Room 307, West Block, the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee commenced consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system.

The Sub-Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That the Sub-Committee conduct hearings from April to June 1994 and that the Clerk be authorized to prepare a travel budget for presentation to the Standing Committee to cover the cost of holding informal meetings with witnesses in Regina, Winnipeg, Thunder Bay, St. Catharine's, Toronto/Hamilton, Montreal, Quebec City, and Washington D.C.

It was agreed,—That the workplan and witness list proposed by the researchers be adopted and that any other witnesses to be added be communicated by members to the Clerk of the Sub-Committee.

At 7:03 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MARCH 23, 1994

(2)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met *in camera* at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Acting Chairman, Jim Jordan, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Acting Member present: Anna Terrana for Joe Comuzzi.

Other Member present: Stan Keyes.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

The Sub-Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That a travel budget be adopted as amended to include travel to Halifax, for presentation to the Standing Committee.

It was agreed,—That the St. Lawrence Seaway Authority and the Chamber of Maritime Commerce be invited to appear before the Sub-Committee on Thursday, April 14, 1994, at 9:30 o'clock a.m.

At 3:55 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 14 MARS 1994

(1)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 18 heures, dans la salle 307 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*président*).

Membres du Sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité entreprend d'examiner la viabilité du réseau Grands lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

Le Sous-comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que le Sous-comité tienne des audiences d'avril à juin 1994, et que la greffière soit autorisée à préparer un budget de déplacement couvrant les frais de rencontres informelles qui auront lieu à Regina, Winnipeg, Thunder Bay, St. Catharine's, Toronto/Hamilton, Montréal, Québec et Washington D.C.

Il est convenu,—Que le plan de travail et la liste de témoins proposés par les attachés de recherche soient adoptés, et que les membres communiquent à la greffière les noms des témoins qu'ils souhaitent entendre.

À 19 h 03, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 23 MARS 1994

(2)

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à huis clos à 15 h 37, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Jim Jordan (*président suppléant*).

Membres du Sous-comité présents: Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Membre suppléant présent: Anna Terrana pour Joe Comuzzi.

Autre député présent: Stan Keyes.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Le Sous-comité délibère de ses travaux futurs.

Il est convenu,—Que le budget de voyage, modifié pour inclure Halifax, soit adopté et présenté au Comité permanent.

Il est convenu,—Que l'Administration de la Voie Maritime et la Chambre du commerce maritime soient invitées à témoigner le jeudi 14 avril, à 9 h 30.

À 15 h 55, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

THURSDAY, APRIL 14, 1994

(3)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 9:35 o'clock a.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Other Members present: Stan Dromisky, Stan Keyes, Bob Kilger, and John Maloney.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the St. Lawrence Seaway Authority: Glendon Stewart, President. *From the Chamber of Maritime Commerce:* Jack McAllister, President; Jean-Paul Sirois, General Manager.

By unanimous consent, the Sub-Committee proceeded to consider future business.

*It was agreed,—*That the researchers contact the Canadian Wheat Board, Prairie Pools, the Grain Transportation Agency, the United Grain Growers, Cargill, Richardson/Pioneer, Parrish, Heimbecker, CN Rail, CP Rail, and Western Canadian Wheat Growers Association concerning grain car allocation for the movement of grain to export position, and report their findings to the Sub-Committee.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated Monday, March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Glendon Stewart made statement and answered questions.

At 11:34 o'clock a.m., by unanimous consent, the meeting was suspended.

At 11:39 o'clock a.m., the meeting was resumed.

Jack McAllister made an opening statement and, with the other witness, answered questions.

At 12:35 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

LE JEUDI 14 AVRIL 1994

(3)

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 9 h 35, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*président*).

Membres du Sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Autres députés présents: Stan Dromisky, Stan Keyes, Bob Kilger et John Maloney.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent: Glendon Stewart, président. *De la Chambre de commerce maritime:* Jack McAllister, président; Jean-Paul Sirois, gérant.

Avec le consentement unanime, le Sous-comité délibère de ses travaux.

*Il est convenu,—*Que les attachés de recherche communiquent avec la Commission canadienne du blé, Prairie Pools, l'Office de transport des grains, United Grain Growers, Cargill, Richardson/Pioneer, Parrish, Heimbecker, le CN, le CP, ainsi que Western Canadian Wheat Growers Association, à propos de la répartition des wagons pour le transport des grains exportés, et fassent part des résultats au Sous-comité.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du lundi 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Glendon Stewart fait un exposé, puis répond aux questions.

À 11 h 34, par consentement unanime, la séance est suspendue.

À 11 h 39, la séance se poursuit.

Jack McAllister fait un exposé et, avec le témoin, répond aux questions.

À 12 h 35, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

[Text]

[Translation]

EVIDENCE

TÉMOIGNAGES

[Recorded by Electronic Apparatus]

[Enregistrement électronique]

Thursday, April 14, 1994

Le jeudi 14 avril 1994

● 0934

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. This is the first meeting of the subcommittee that was struck pursuant to Standing Order 108 to consider the viability of the St. Lawrence Seaway.

We have members of the Standing Committee on Transport here. In addition to the members of the Standing Committee on Transport, an invitation has been extended to members of the Ontario caucus whose ridings border on the St. Lawrence Seaway. Some of those members are with us. I am told that as the morning progresses the other members will be in attendance.

● 0935

We have two witnesses we'll hear from today, Mr. Glendon Stewart from the St. Lawrence Seaway Authority, and Mr. Jean-Paul Sirois, the general manager of the Chamber of Maritime Commerce.

Prior to starting the regular agenda, I would like to bring up for the consideration of the members from the standing committee that as a result of our meeting Tuesday on the Standing Committee on Transport there was some concern about the availability of designated hopper cars for the movement of grain, not only through the port of Thunder Bay but the ports of Prince Rupert and Vancouver.

We are told that as a result of the inadequacy of the supply of the designated hopper cars at the end of shipping season 1993 we lost somewhere in the neighbourhood of a million tonnes of potential sales. We see right now that from the beginning of shipping season up until mid-July we still have a substantial shortage, for whatever reason, of designated hopper cars just to get those orders that are sold to market.

Now, it is an emergency situation. I think it affects not only the seaway, and that's why it borders on this committee, but it also has a great effect on the ports of Prince Rupert and Vancouver. It also has a tremendous effect on the ability of our agricultural community to realize the maximum profit they should be realizing on their crops.

Is it the committee's wish prior to our beginning this session this morning to have a short discussion on whether we should, under an emergency situation, look into the reasons for the shortage of designated cars? And if we should, then the obvious question is who should we call to be witnesses next week? We have three days available next week, with the idea of coming up not just with an analysis but with a solution. I leave it open. Mr. Jordan.

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Il s'agit de la première réunion du sous-comité qui a été constitué conformément à l'article 108 du Règlement en vue d'étudier la viabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Certains membres du Comité permanent des transports sont présents. En outre, nous avons invité des députés du caucus de l'Ontario dont la circonscription est limitrophe de la Voie maritime du Saint-Laurent. Certains d'entre eux sont parmi nous. D'après ce qu'on m'a dit, les autres députés se joindront à nous plus tard dans la matinée.

Nous avons aujourd'hui deux témoins, M. Glendon Stewart, de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, et M. Jean-Paul Sirois, directeur général de la Chambre du commerce maritime.

Avant d'aborder l'ordre du jour proprement dit, je voudrais signaler aux membres du Comité permanent des transports que, lors de la réunion de mardi, certaines inquiétudes ont été exprimées au sujet de la disponibilité de wagons-trémies réservés au transport du grain, non seulement dans le port de Thunder Bay, mais aussi dans ceux de Prince Rupert et de Vancouver.

D'après nos renseignements, nous avons enregistré un manque à gagner sur nos ventes de l'ordre d'un million de tonnes environ en raison de la pénurie de wagons-trémies désignés, à la fin de la saison de navigation de 1993. Nous constatons aujourd'hui que depuis le début de la saison de navigation et jusqu'à la mi-juillet, il continue et continuera d'y avoir une sérieuse pénurie, due à une raison quelconque, de wagons-trémies désignés afin d'acheminer le grain déjà vendu jusqu'au marché.

Il s'agit là d'une situation d'urgence. Cela touche non seulement la voie maritime, et en cela le problème est du ressort de notre comité, mais il s'ensuit également de sérieuses répercussions sur les ports de Prince Rupert et de Vancouver. Cette situation entrave également sérieusement la capacité des agriculteurs de réaliser le bénéfice maximum auquel ils pourraient s'attendre sur leurs récoltes.

Les membres du comité souhaitent-ils, avant de passer à la séance publique proprement dite, discuter brièvement de l'opportunité d'examiner, compte tenu de cette situation d'urgence, les motifs de la pénurie de wagons désignés? Dans l'affirmative, il y a lieu de nous demander quels témoins nous devrions inviter à comparaître la semaine prochaine. Nous avons trois jours à notre disposition la semaine prochaine, non seulement pour procéder à une analyse, mais également pour trouver une solution. Je m'en remets à vous. Monsieur Jordan.

[Texte]

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I thought there'd been some improvement, in the sense that they were trying to bring back into circulation some open cars, which weren't ideal but which could be used to move grain. The conditions under which they would be used would be rather limited. Did that not happen? Does that not alleviate some of the problem connected? Does anyone know that?

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): There are some of those that are now in service.

Mr. Jordan: Is that helping? It'd be helping, but is that much more capacity meaningful, or is it just tokenism?

Mr. Cuthbertson: I can't answer that.

Mr. Jordan: Maybe we should look into that, Mr. Chairman, and see if it's still as critical as it was, and based on that—

The Chairman: Ah, yes, Mr. Jordan, exactly. Let's not go into this thing without getting all of the facts first. I hope Mr. Christopher and Mr. Cuthbertson will assist us in ascertaining whether it is really a problem or whether it is something we're just hearing about, and when you delve into the question you find there is no problem. So let's ascertain first and foremost, through Mr. Christopher and Mr. Cuthbertson, whether there is a real problem with the availability of designated hopper cars to move grain products in this country. If there is. . . Let's assume that there is.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Yes, that's the first thing. Let's find out how critical the problem is at this time and what the short-term future holds this year.

• 0940

The Chairman: If we find there is a shortage, to answer your question, Jim, I'm advised we have approximately 19,000 to 20,000 designated cars. That includes 1,000 from the province of Alberta, 1,000 from the province of Saskatchewan, 2,000 or so leased by the Canadian Wheat Board, and 16,500 owned by the Government of Canada and allocated to the Grain Transportation Agency.

In addition to that, I'm told the railways are bringing out some of the boxcars, not the designated cars, they use on the Churchill run. They're also moving the gondola cars that were originally used for iron ore, cleaning them out, putting a liner in them and trying to put them into service. I think that's what you're referring to.

If we assume there is a shortage, is it the wish of the committee to delve into that problem?

Would you, Mr. Cuthbertson, explain how you would anticipate a review of this?

Mr. Cuthbertson: If we want to have some hearings next week, we would certainly have to call the pools, some of the major grain companies, the Grain Transportation Agency and the Canadian Wheat Board. I think there would probably be about seven to nine witnesses. It could all be done next week.

[Traduction]

M. Jordan (Leeds—Grenville): Je pensais que les choses s'étaient arrangées, dans la mesure où les responsables avaient essayé de remettre en circulation certains wagons ouverts, ce qui n'était pas idéal, mais que l'on pouvait néanmoins utiliser pour le transport des céréales. Ces wagons ne devaient servir que dans certaines conditions bien précises. Ne les a-t-on pas utilisés? Cela n'a-t-il pas permis de résoudre en partie le problème? Quelqu'un est-il au courant?

M. David Cuthbertson (attaché de recherche du comité): Certains de ces wagons sont actuellement en service.

M. Jordan: Cela sert-il à quelque chose? Ces wagons supplémentaires sont certainement utiles, mais répondent-ils aux besoins?

M. Cuthbertson: Je n'en sais rien.

M. Jordan: Nous devrions peut-être examiner la question, monsieur le président, pour voir si la situation est toujours aussi critique, et en fonction de nos constatations. . .

Le président: Vous avez raison, monsieur Jordan. Ne nous lançons pas dans cette discussion sans savoir exactement ce qu'il en est. J'espère que M. Christopher et M. Cuthbertson nous aideront à établir si le problème existe vraiment ou s'il s'agit simplement d'une rumeur qui ne se sera pas vérifiée lorsque nous approfondirons un peu la question. Avant d'aller plus loin, par conséquent, essayons d'établir par l'entremise de M. Christopher et M. Cuthbertson s'il y a vraiment un problème quant à la disponibilité de wagons-trémies réservés au transport du grain dans notre pays. Si c'est le cas. . . Partons du principe qu'il y a un problème.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Oui, c'est la première chose à faire. Essayons de déterminer quelle est l'étendue du problème et ce que nous réserve l'avenir à court terme.

Le président: Pour répondre à votre question, Jim, on m'apprend que nous disposons d'environ 19 000 à 20 000 wagons désignés. Sur ce nombre, 1 000 proviennent de la province de l'Alberta, 1 000 de la Saskatchewan, 2 000 environ sont loués par la Commission canadienne du blé et 16 500 appartiennent au gouvernement du Canada, qui les affecte à l'Office du transport du grain.

En outre, il paraît que les compagnies ferroviaires ont remis en service certains wagons couverts, non pas les wagons désignés, qu'elles utilisent sur la ligne de Churchill. Elles récupèrent également les wagons-tombereaux qui servaient au départ au transport du minerai de fer, les nettoient et les recouvrent d'une toile dans le but de les mettre en circulation. C'est à cela que vous faites allusion.

Si nous partons du principe qu'il y a une pénurie, le comité souhaite-t-il se pencher sur ce problème?

Monsieur Cuthbertson, pourriez-vous nous expliquer comment pourrait se dérouler l'étude de cette question?

M. Cuthbertson: Si nous voulons tenir des audiences la semaine prochaine, il faudra communiquer avec les syndicats du blé, avec certaines des principales sociétés céréalières, l'Office du transport du grain et la Commission canadienne du blé. Il y aura sans doute entre sept et neuf témoins qui pourraient tous comparaître la semaine prochaine.

[Text]

The Chairman: We'd need the person responsible for the railway companies too, but that would be the extent of it.

Mr. Harris: Rather have the hearings, could we not just call the parties that would give us the information, ask them to draft up a short report on their observations of what the situation is now, and send it to us within a couple of days?

Mr. Cuthbertson: We certainly could do that.

Mr. Harris: Based on that, if we feel we need witnesses we can call them.

Mr. Cuthbertson: Yes. We can certainly use the fax machine.

It's no secret that the pools and major grain companies have been very critical of the Grain Transportation Agency. Obviously they will probably continue to be critical of it, but we can hear what they have to say. Then we could also find out the Grain Transportation Agency's position, and what it's doing.

One of the problems is that all those cars are going south because there's a lot of grain being shipped south. Then there's the turnaround time of those cars to come back to Canada.

The Chairman: Following up on that suggestion, let me recommend, with the committee's approval, we contact today the Canadian Wheat Board; Manitoba, Saskatchewan, and Alberta Wheat Pools; Mr. Thomson from the Grain Transportation Agency; United Grain Growers; Cargill; Richardson; Parrish and Heimbecker, who I think are the only independents; CN and CP Rail for a summary of their observations with respect to the shortage of grain cars, if that is the case, and their proposal for the remedy.

Does that meet with everyone's approval? Is that possible to do, John and David?

Okay. We'll meet the first part of next week and review the answers we get. If we feel we need more information through the witnesses, we'll call them in.

I welcome this morning Mr. Glendon Stewart, the president of the St. Lawrence Seaway Authority. He has been through this enterprise many times to give us his insight into the workings of the St. Lawrence Seaway system.

When I talked to Mr. Stewart earlier this week, he asked to what extent his presentation should go this morning. Without talking to the committee, I decided that since we have so many new members of Parliament he should give us an overview and some insight into the workings of the St. Lawrence Seaway today. So Mr. Stewart is going to give us an overview and discuss some of the problems, and then we will have questions for him.

[Translation]

Le président: Il nous faudra également entendre le responsable des compagnies ferroviaires, mais cela suffira.

M. Harris: Au lieu de tenir des audiences, serait-il possible d'appeler les intéressés pour qu'ils nous fournissent les renseignements voulus, de leur demander de rédiger un bref rapport sur la situation actuelle et de nous le faire parvenir dans les deux jours qui suivent?

M. Cuthbertson: C'est tout à fait possible.

M. Harris: À partir de là, nous pourrions toujours convoquer des témoins si cela nous paraît nécessaire.

M. Cuthbertson: En effet. Nous pouvons sans aucun doute communiquer par télécopieur.

Chacun sait que les syndicats et les grandes compagnies céréalières ont vivement critiqué l'Office du transport du grain. De toute évidence, ils continueront de le faire, mais nous pourrions entendre ce qu'ils ont à dire à ce sujet. Nous pourrions également demander à l'Office du transport du grain de nous faire connaître sa position et de nous parler de ses activités.

L'un des problèmes qui se posent, c'est que tous ces wagons sont acheminés vers le sud, où sont expédiées une grande partie des céréales. Il faut ensuite tenir compte de la durée de rotation de ces wagons qui reviennent au Canada.

Le président: Pour faire suite à cette proposition, je recommande, avec l'approbation du comité, que nous communiquions aujourd'hui avec les parties suivantes: la Commission canadienne du blé; les syndicats du blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta; M. Thomson, de l'Office du transport du grain; l'Union des producteurs de grain limitée; Cargill, Richardson, Parrish et Heimbecker, qui sont les seuls indépendants, sauf erreur; les responsables du CN et du CP, pour qu'ils nous disent ce qu'ils pensent de la pénurie de wagons-trémies, si pénurie il y a, et nous proposent certaines solutions.

Ce programme convient-il à tout le monde? Est-il réaliste, John et David?

Très bien. Nous nous réunirons au début de la semaine prochaine et passerons en revue les réponses que nous aurons obtenues. Si nous jugeons utile d'obtenir un complément d'information de la part des témoins, nous les convoquerons.

Ce matin, je souhaite la bienvenue à M. Glendon Stewart, président de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce n'est pas la première fois qu'il comparaît devant le comité pour nous donner son avis sur le fonctionnement de la voie maritime.

Lorsque j'ai parlé à M. Stewart au début de la semaine, il m'a demandé s'il devait faire un exposé très détaillé ce matin. Sans en parler aux membres du comité, j'ai estimé qu'il serait utile qu'il nous donne un aperçu des activités de la voie maritime, compte tenu du grand nombre de nouveaux députés au Parlement. M. Stewart va donc nous exposer la question et aborder certains problèmes, après quoi nous lui poserons des questions.

[Texte]

[Traduction]

● 0945

In addition to that, I have talked to the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport. If the committee should decide at the end of the day that they want to view some of the workings of the seaway on a firsthand basis, I'm advised that there will be a couple of Coast Guard helicopters that may be available to us that can take us out and bring us back in a short period of time.

Mr. Stewart, with that introduction, welcome to the committee.

Mr. Glendon Stewart (President, St. Lawrence Seaway Authority): Thank you, Mr. Chairman. I will start, as you have suggested, by giving a brief overview of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. For that purpose the clerk has handed out the rather large pictorial representation that you have in front of you, which is awkward in one sense but may be important in another, because I do want to make some reference to that pictorial representation in terms of just what the system is all about.

Then, Mr. Chairman, I'll move to what may be some of the issues on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system, certainly to the issues insofar as the Seaway Authority is concerned as a participant in this system. Then, as you were suggesting, we would have your questions to follow that.

First of all, what is the seaway? I ask that question because the seaway is different things to different people. To some people the seaway is that 3,700 kilometre cavernous inland waterway stretching all the way from the Gulf of St. Lawrence to Thunder Bay or Milwaukee or Chicago in the western part of the system. To other people it's just a confined section from Montreal to Lake Erie, consisting of a certain number of special structures and facilities that have been put in place by the St. Lawrence Seaway Authority. My comments this morning are very much going to be based on that narrower section of the full system, but not totally so, and I am sure your questions will go beyond that.

I first want to explain what it is that this crown corporation operates on this system, and how it does it.

The system from Montreal to Lake Erie has two sections. One is called Montreal to Lake Ontario; the other is called the Welland Canal. The Montreal to Lake Ontario section has seven locks in it; five of them are Canadian, two of them are American. The five Canadian ones are operated by the St. Lawrence Seaway Authority in Canada, and the two American locks, the Snell and the Eisenhower, are operated by the St. Lawrence Seaway Development Corporation, a sister agency in the United States.

Then we cross Lake Ontario and we enter the Welland Canal, which connects Lake Ontario and Lake Erie. The Welland Canal has eight locks and a number of bridges as a part of its system. All eight locks are Canadian, and they are roughly the height of Niagara Falls. If you didn't have Niagara Falls where it is, you could probably have dredged the Niagara River and used that river as the means of communicating between these two lakes. But since you have to contend with

En outre, j'ai communiqué avec le secrétaire parlementaire du ministre des Transports. Si le comité décide en fin de compte d'aller voir sur place comment fonctionne la voie maritime, on m'informe que deux hélicoptères de la Garde côtière seront mis à notre disposition pour nous emmener et nous ramener dans les plus brefs délais.

Sur ce, monsieur Stewart, soyez le bienvenu.

M. Glendon Stewart (président, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président. Comme vous venez de le dire, je commencerai par un bref aperçu du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs. À cette fin, la greffière vous a distribué la grande carte que vous avez sous les yeux, laquelle est mal conçue d'une certaine façon, mais qui pourra toutefois être importante, car je vais me reporter à cette représentation graphique en vous expliquant le fonctionnement du réseau.

Puis, monsieur le président, je traiterai des problèmes touchant le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs, dans la mesure où ils concernent l'Administration de la Voie maritime, qui en fait partie intégrante. Puis, comme vous l'avez dit, nous serons prêts à répondre à vos questions.

Tout d'abord, qu'est-ce que la voie maritime? Je pose la question parce que ce n'est pas la même chose selon les gens. Aux yeux de certaines personnes, la voie maritime est un réseau de canaux et cours d'eau profonds qui s'étend sur 3 700 kilomètres, depuis le golfe du Saint-Laurent jusqu'à Thunder Bay ou Milwaukee ou Chicago vers l'ouest. Pour d'autres, cela se limite à un tronçon restreint s'étendant de Montréal au lac Érié, composé de certaines structures et installations particulières créées par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. Mes observations de ce matin porteront essentiellement sur cette deuxième définition du réseau, et je pourrais aussi parler de l'ensemble de ce dernier, car je suis certain que vos questions ne se limiteront pas à cela.

Je voudrais tout d'abord expliquer quel rôle notre société d'État joue exactement à l'égard de ce réseau et comment elle mène ses activités.

De Montréal au lac Érié, la voie maritime comporte deux tronçons: un qui relie Montréal au lac Ontario et l'autre que l'on appelle le canal Welland. Le tronçon entre Montréal et le lac Ontario compte sept écluses, cinq canadiennes et deux américaines. Les cinq écluses canadiennes sont exploitées par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent au Canada, et les deux écluses américaines (appelées Snell et Eisenhower) sont exploitées par la St. Lawrence Seaway Development Corporation, pendant américain de notre administration.

Nous traversons ensuite le lac Ontario pour entrer dans le canal Welland, qui relie le lac Ontario au lac Érié. Le canal Welland compte huit écluses et un certain nombre de ponts qui font partie du réseau. Les huit écluses appartiennent au Canada et se trouvent à peu près à l'altitude des chutes du Niagara. Si ces chutes n'existaient pas, il aurait sans doute été possible de draguer la Niagara et d'utiliser cette rivière comme voie de communication entre les deux lacs. Mais puisque les chutes du

[Text]

Niagara Falls, many years ago—63 years ago, in fact—the Welland Canal was built to lift ships the height of Niagara Falls and therefore facilitate transport between the two lakes.

In total, then, there are 15 locks in this section from Montreal to Lake Erie. They lift ships 600 feet. It's all uphill from Montreal to Lake Erie. You can see, if you look at your pictorial representation, that those eight locks are in a space of maybe 12 or 15 miles. That 600 feet is the equivalent of a 60-storey building. So if you want to visualize mentally what it is that the Seaway Authority is doing when it's assisting in the transportation of ships from Montreal to Lake Erie, it's in fact lifting the ships the height of a 60-storey building. That's the simplistic view.

You'll see another little pictorial on your bigger plan here that shows an elevation, the steps as you go up from Montreal to Lake Erie. Then, as you go beyond, you go even further up in the inland system.

The system is open for eight and a half to nine months of the year. It depends on the weather and it depends on business opportunity. In those years when the weather is better, it'll be open a bit longer; in those years when the weather is very poor in December, it'll close a bit sooner.

This particular system moves bulk commodities economically. It doesn't do particularly well with containers, because of the turnaround time that's required with the container business and the fact that you have a 20-hour transit time from Montreal to Lake Ontario and a 12-hour transit time across the Niagara Peninsula from Lake Ontario to Lake Erie. Those times just don't augur well for the container business.

Similarly, it's not a passenger-moving system. There are other means to get people around a bit more quickly than the seaway would allow. It would be a very picturesque trip, but it might not be the one people would like to take in moving from A to B with any speed.

So it's a bulk commodity system specializing in things such as iron ore, coal, grain, steel, potash, and cement.

This particular seaway system, from Montreal to Lake Erie, moved 32 million tonnes in 1993, on each section. You can't add the figures, because some of it goes right through both; but the combined tonnage, the tonnage unique to the system, was about 41 million tonnes. So the system accomplishes safely and efficiently transporting bulk commodities in the neighbourhood of 41 million tonnes as a gross figure.

The system represents over 5,000 jobs, in Ontario in particular, but not confined to Ontario. It provides about \$1.25 billion in direct business volume in Ontario and \$1.5 billion in economic impact to Ontario.

[Translation]

Niagara existent, il y a des années—63, pour être précis—on a construit le canal Welland en vue d'élever les navires à la hauteur des chutes du Niagara et de faciliter de ce fait le transport entre les deux lacs.

En tout, par conséquent, le tronçon entre Montréal et le lac Érié compte 15 écluses. Celles-ci permettent aux navires de franchir une élévation de 600 pieds. Entre Montréal et le lac Érié, la voie navigable monte. Comme vous pouvez le voir d'après la carte que vous avez sous les yeux, ces huit écluses se trouvent sur une distance de 12 à 15 milles. Cette élévation de 600 pieds est équivalente à la hauteur d'un immeuble de 60 étages. Pour avoir une idée concrète de ce que fait l'Administration de la Voie maritime lorsqu'elle facilite le transport des navires de Montréal au lac Érié, il vous suffit d'imaginer qu'elle permet à ces derniers de franchir une élévation équivalente à un immeuble de 60 étages. C'est la façon simpliste de voir les choses.

Sur la grande carte se trouve un petit graphique qui indique l'élévation, les niveaux qu'il faut franchir entre Montréal et le lac Érié. Au-delà de ce point, on continue à monter dans le réseau de voies navigables.

Le réseau est ouvert entre huit mois et demi et neuf mois par an. Tout dépend des conditions atmosphériques et des activités commerciales. Lorsque le climat s'y prête, le réseau reste ouvert un peu plus longtemps; lorsqu'il fait déjà très mauvais en décembre, il ferme un peu plus tôt.

Ce système permet de transporter les produits en vrac de façon économique. Il ne fonctionne pas particulièrement bien pour les conteneurs en raison du temps de rotation nécessaire pour le transport par conteneur et du fait qu'il y a un temps de transit de 20 heures entre Montréal et le lac Ontario et de 12 heures pour traverser la péninsule du Niagara entre le lac Ontario et le lac Érié. Ces temps de transit ne sont tout simplement pas très bons pour le transport par conteneur.

Il ne s'agit pas non plus d'un système de transport de voyageurs. Il y a d'autres modes de transport un peu plus rapides que la voie maritime pour les voyageurs. Le voyage serait très pittoresque, mais ce ne serait certainement pas la façon la plus rapide pour les gens de se rendre d'un point A à un point B.

La voie maritime est donc un réseau de transport de marchandises en vrac qui se spécialise dans le transport du minerai de fer, du charbon, des céréales, de l'acier, de la potasse et du ciment.

En 1993, le tonnage sur la Voie maritime du Saint-Laurent entre Montréal et le lac Érié totalisait 32 millions de tonnes pour chacun des deux tronçons. On ne peut pas vraiment additionner les chiffres, mais le tonnage combiné, le tonnage total de la voie maritime s'élevait à environ 41 millions de tonnes. On peut donc affirmer qu'environ 41 millions de tonnes de produits en vrac sont transportées de façon sûre et efficace par la voie maritime.

Le réseau représente environ 5 000 emplois, surtout en Ontario, mais pas seulement dans cette province. Il crée directement un volume d'affaires d'environ 1,25 milliard de dollars en Ontario et un impact économique indirect de 1,5 milliard de dollars.

[Texte]

That's the very brief description that we thought would be useful. If that's sufficient, then I shall move on to deal with the issues insofar as at least the Seaway Authority is concerned. Then we shall progress from that point.

I think the issues are five. The major ones are the decline in tonnage and the aging infrastructure. The secondary issues are competitiveness, the whole question of tolls, and the cost-revenue equation, and, in the full Great Lakes-St. Lawrence Seaway network sense, the problem of the aging fleet. I shall go through those five particular issues in a little bit of detail in order to give you what I think is the essence of those particular problems.

Tonnage on the St. Lawrence Seaway system reached a peak in the Montreal-Lake Ontario section in 1977, when it moved 57 million tonnes of commodities, and in the Welland Canal in 1979, when the system moved 66 million tonnes of commodities. As I mentioned a few moments ago, this past season both sections moved 32 million tonnes of commodities. So we're talking about a 50% decline over 15 years, and about 30 million tonnes in this system, in average terms, round figures.

Where has this business gone? What is this decline of 50% and what is this 30 million tonnes made up of? The biggest portion of the decline, about 40%, has been grain, both Canadian and U.S., but more U.S. than Canadian in percentage terms. What are the reasons for this?

There are a number. The first is the introduction of the Western Grain Transportation Act, more normally called the WGTA, in 1984. The introduction of this rail subsidy, which is a part of the WGTA, has meant the diversion of about 3 million tonnes of Canadian grain from the eastern system to the western system. This is a significant figure for the seaway, because this 3 million tonnes of grain is going to what has otherwise been considered as the historical seaway markets in Europe, in the Baltic states, and in north Africa.

Because of the rail subsidy, though, it's transported to the western ports in Canada and then shipped by ocean vessels from there down the Pacific coast, through the Panama Canal, and across the Atlantic to the destinations in Europe, in the Baltic states, and in north Africa.

The European Community is now a net exporter of grain, whereas a few years ago it was a net importer. That has affected the fortunes of the seaway.

• 0955

The Soviet Union and Russia continue to be a difficult circumstance for the seaway. Last year no grain moved on the system to Russia, and, historically, the annual tonnage of grain going to the former Soviet Union has been between three million and six million tonnes. So the Russian problem is a difficulty for the seaway. As I'm sure you know, Russia still owes the Canadian government \$1.5 billion for past sales, and, as I'm sure you're also aware, they continue to have hard currency problems.

[Traduction]

Cela conclut donc la brève description qui selon nous pourra vous être utile. Si cela est suffisant, j'aimerais maintenant vous parler des principaux problèmes auxquels fait face l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je pense que les problèmes sont au nombre de cinq. Les principaux sont la baisse du tonnage et le vieillissement de l'infrastructure. Les corollaires sont la compétitivité, les droits de péage et l'équilibre entre les coûts et les revenus. Le principal problème qui touche l'ensemble du système est le vieillissement de la flotte. J'ai l'intention ce matin d'aborder tour à tour ces sujets dans le détail.

Le tonnage sur la Voie maritime du Saint-Laurent a atteint un sommet à la fin des années 1970. À son apogée, il était de 57 millions de tonnes en 1977 sur le tronçon Montréal-lac Ontario, tandis que le maximum sur la canal Welland se situait à 66 millions de tonnes en 1979. Comme je l'ai dit tout à l'heure, en 1993 les valeurs ont atteint 32 millions de tonnes pour chacun des deux tronçons. Nous parlons donc d'une perte moyenne de 30 millions de tonnes, ce qui représente environ 50 p. 100 du chiffre d'affaires de la voie maritime au cours des 15 dernières années.

Comment expliquons-nous une telle désaffection sur la voie maritime? Pourquoi une baisse de 50 p. 100 et une perte de 30 millions de tonnes? La part la plus importante, soit environ 40 p. 100, est attribuable à la perte du transport du grain du côté canadien et du côté américain, et davantage du côté américain que du côté canadien si on s'exprime en pourcentage. À quoi cela est-il attribuable?

Il y a de nombreuses raisons pour expliquer ce fait. La première est la promulgation de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en 1984. L'introduction de cette subvention ferroviaire a fait en sorte qu'environ trois millions de tonnes de grain canadien qui étaient auparavant transportées par le réseau de la côte est sont dorénavant transportées par la côte ouest. Il s'agit d'un chiffre important pour la voie maritime, car ces trois millions de tonnes de grain sont destinées à des pays de la mer Baltique, de l'Europe et de l'Afrique du Nord qui étaient traditionnellement desservis par des bateaux qui franchissaient la Voie maritime du Saint-Laurent.

Cependant, en raison de cette subvention au transport ferroviaire, ce grain est dorénavant transporté via les ports de la côte ouest canadienne et expédié par bateau via le canal de Panama pour traverser l'Atlantique à destination des pays de la mer Baltique, de l'Europe et de l'Afrique du Nord.

La Communauté européenne est passée du statut d'importateur net de céréales à celui d'exportateur net, ce qui a entraîné d'autres pertes pour la voie maritime.

L'incertitude qui régnait en Union soviétique, et maintenant en Russie, a causé des pertes substantielles. L'an dernier, le Canada n'a pas expédié de grain vers la Russie via la voie maritime, alors que ce marché représentait habituellement de trois à six millions de tonnes. La Russie pose donc un problème pour la voie maritime. Comme vous le savez, j'en suis certain, la Russie doit encore au Canada 1,5 milliard de dollars pour du grain qui lui a déjà été envoyé, et ce pays continue d'éprouver de graves problèmes en ce qui concerne les devises fortes.

[Text]

In addition, recent reports tell us that there are enough grain reserves in Russia to last until this year's harvest. If that's the case, there won't be a lot of shipments on the seaway system in particular and maybe out of Canada in general from now until at least harvest later this year.

A fourth reason for the decline of this grain on the seaway system is the fact that the Mississippi is now carrying almost 70% of U.S. grain, which is an improved figure in recent times, and some of the addition on the Mississippi means a loss on the seaway. That's part of the reason for the U.S. decline.

The deregulated U.S. railway systems carry large quantities of grain to U.S. coastal ports, as I'm sure you're aware.

Finally, the increased capacity on the west coast—it might be principally at Prince Rupert but not assigned only to Prince Rupert—means that more grain can go through the western side of Canada. In fact, at the moment, if capacity was sufficient on the west coast of Canada, the catchment area would be all of Canada for the west coast, and there wouldn't be any reserved catchment area for the Thunder Bay portion of the seaway system.

So those are some of the reasons, then, for the 40% decrease in Canadian and U.S. grain over the last 15 years.

The second-largest portion of 35% is iron ore. The reason for the decline in iron ore is, first of all, the rationalization of the steel industry in Canada and the United States. The demand for steel has dropped, and the manufacturing capability has decreased. As a result of all these things, the need for iron ore is less now than it used to be.

In addition, the sourcing of iron ore has shifted over the last number of years from ports in the lower St. Lawrence River going westward through the system to opportunities in the Great Lakes coming eastward into the system, and this has meant less tonnage for the seaway system.

The final 25% reduction can be attributed mostly to coal but also to a range of other general bulk commodities the seaway has historically carried. The coal circumstance has to do mostly with the emphasis of Ontario Hydro on nuclear power production and the fact that there is now more electricity in the Ontario grid than is required. This surplus doesn't require that more be produced and lessens the likelihood of the use of coal at some of the major coal-producing plants, like Lakeview on Lake Ontario. So that 25%, then, is mostly coal and mostly to do with the new policy of Ontario Hydro.

[Translation]

En outre, selon les rapports récents, la Russie a suffisamment de grain en réserve pour tenir jusqu'à la prochaine récolte de cette année. Si c'est effectivement le cas, les exportations canadiennes par la voie maritime en particulier et pour le Canada en général seront minimales, voire nulles, du moins jusqu'à la récolte plus tard cette année.

Une quatrième raison qui explique la perte du transport du grain sur la voie maritime, c'est le fait qu'aux États-Unis, on transporte sur le fleuve Mississippi près de 70 p. 100 des exportations américaines de grain, pourcentage qui n'a augmenté que récemment, et tout cela se traduit par une perte pour la voie maritime. Cela explique en partie pourquoi le transport du grain américain a diminué.

Comme vous le savez, j'en suis certain, on transporte sur le réseau ferroviaire américain déréglémenté de grandes quantités de céréales vers des ports côtiers des États-Unis.

Enfin, l'augmentation de la capacité des ports de la côte ouest—principalement celui de Prince Rupert, mais pas seulement celui de Prince Rupert—signifie que des quantités encore plus importantes de grain transiteront par la côte ouest. En fait, à l'heure actuelle, si la capacité était suffisante sur la côte ouest canadienne, tout le transport du grain se ferait par la côte ouest, et il n'y aurait plus du tout de grain qui transiterait par le tronçon de Thunder Bay de la voie maritime.

Voilà donc certaines des raisons pour lesquelles il y a eu une baisse de 40 p. 100 du transport du grain du côté canadien et du côté américain au cours des 15 dernières années.

La deuxième composante en importance du déclin des affaires de la voie maritime a été le minerai de fer, soit un déclin de 35 p. 100. Une grande part de cette situation est attribuable à la rationalisation de l'industrie de l'acier aux États-Unis et au Canada. La chute de la demande en acier a réduit la capacité de production. Par conséquent, la demande en minerai de fer a également diminué.

En outre, les sources d'approvisionnement en minerai de fer ont changé au cours des dernières années, ce qui s'est traduit par une baisse des affaires pour la voie maritime. En effet, on s'approvisionnait auparavant à partir de ports situés dans le Bas Saint-Laurent, et le minerai de fer transitait vers l'ouest à travers le réseau, tandis que le transit se fait maintenant à partir des Grands lacs, vers l'est.

Enfin, une dernière réduction de 25 p. 100 est surtout attribuable à la chute de la demande en charbon, mais également en tout un éventail d'autres produits en vrac qui transitaient auparavant par la voie maritime. Une grande part de cette réduction s'explique par le fait qu'Hydro-Ontario a décidé d'obtenir son énergie principalement à partir de réacteurs nucléaires, et aussi par le fait que l'Ontario compte un excédent d'électricité dans son réseau. Cet excédent fait en sorte qu'il n'est pas nécessaire de produire davantage d'énergie et diminue la probabilité de l'utilisation du charbon dans certaines grandes centrales thermiques, comme celle de Lakeview, sur le lac Ontario. Cette réduction de 25 p. 100 est donc surtout attribuable à la chute de la demande en charbon et à la nouvelle politique d'Hydro-Ontario.

[Texte]

A few other bulk commodities have suffered somewhat because of a shift in market in some cases and because of a decline and a poor economy in some of the other cases. With a general improvement in economic conditions, some of these other bulk commodities, distinct from coal, would return to more normal levels, and obviously that would augur well for the seaway system.

I think it's important to remember that the seaway system is a "way facility", and the Seaway Authority and the seaway system depend on shippers and carriers to ship commodities through the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. The Seaway Authority, as an agency, cannot increase the production of commodities the system carries, nor can it have very much influence on the market in terms of the quantities purchased. The Seaway Authority's business initiatives are confined to convincing customers that we operate a reliable and safe transportation system.

On the other hand, government policies do have an effect on seaway business. The Western Grain Transportation Act I mentioned just a moment ago is one such policy that has affected the fortunes of the seaway. There are a number of other government policies that distort the level playing field and do not allow market forces to determine the selection of the transportation route.

• 1000

The committee might like to examine some of these other policies in the course of its deliberations to determine, from the committee's point of view, if they're significant or not, and whether they ought to be addressed in any particular way in a report.

The Chairman: Would you outline the other government policies besides WGTA for the benefit of all of us?

Mr. Stewart: One other policy is a tax on large corporations. This requires the Seaway Authority to pay in the neighbourhood of \$1 million a year.

The second thing is price inflexibility. The Seaway Authority is not able to establish confidential contracts with customers the way its competitors can. CN Rail, for instance, can establish confidential rates with a particular customer and keep it confidential between the two parties.

The Seaway Authority can establish what we call market-sensitive rates. We try to do that, but as soon as we establish a market-sensitive rate for a particular piece of business with a customer in one location, we have to provide the same opportunity to all others with the same commodity. When you extend that principle to all the others in the same commodity, it's then not worth it to establish the market-sensitive rate for the one piece of business, because it doesn't carry the day.

We've argued for a while that the inability to have confidential contracts, and therefore price inflexibility, has been an issue we've had to contend with.

[Traduction]

On peut expliquer le reste de la réduction par l'évolution des marchés et une baisse de l'activité attribuable à la faiblesse de l'économie. S'il y avait une amélioration générale des conditions économiques, on reviendrait à des niveaux plus normaux pour certains autres produits en vrac à part le charbon, et ce serait de bon augure pour le réseau de la voie maritime.

Je pense qu'il est important de ne pas oublier que la voie maritime est «une voie de passage» et que le transport des produits sur celle-ci et sur les Grands lacs dépend non pas de l'Administration de la Voie maritime, mais bien des expéditeurs et des transporteurs. L'Administration ne peut accroître la production des biens transportés sur la voie et ne peut non plus avoir une très grande influence sur le marché en ce qui concerne les quantités qui sont achetées. Nos activités se limitent à convaincre des clients que notre réseau de transport est fiable et sûr.

Par contre, la politique gouvernementale a une incidence sur les activités commerciales de la voie maritime. La Loi sur le transport du grain de l'Ouest que j'ai mentionnée tout à l'heure est un exemple de cas où une subvention accordée à un réseau de chemin de fer se fait au détriment du transport du grain sur la voie maritime. Il y a un certain nombre d'autres exemples où des politiques gouvernementales réduisent l'égalité des chances et ne permettent pas aux forces du marché de déterminer le choix d'un moyen de transport.

Je me permets d'inviter les membres du comité à étudier les politiques gouvernementales qui ont une répercussion sur le transport en général et sur celles qui nuisent à la voie maritime, en particulier. Les membres du comité voudront peut-être aborder la question dans un rapport.

Le président: Pourriez-vous nous dire quelles sont ces autres politiques gouvernementales, à part la Loi sur le transport du grain de l'Ouest?

M. Stewart: Il y a la taxe sur les grandes sociétés. L'Administration de la Voie maritime doit verser près d'un million de dollars par an en taxes.

Il y a ensuite le manque de souplesse des prix. Contrairement à ses concurrents, l'Administration de la Voie maritime ne peut passer des contrats confidentiels, avec ses clients. Par exemple, le CN peut établir des taux confidentiels avec un client particulier, et ce taux reste confidentiel entre les deux parties.

L'Administration de la Voie maritime peut établir ce que nous appelons des taux sensibles au marché. C'est ce que nous tentons de faire, mais dès que nous établissons un taux sensible pour une activité en particulier avec un client à un endroit, nous devons accorder le même taux à tous les autres clients pour le transport du même produit. Si on offre le même taux à tous les autres clients pour le même produit, il ne vaut pas la peine alors d'établir un taux sensible au marché pour cette activité, car nous n'avons rien à gagner ainsi.

Depuis quelque temps, nous disons que l'incapacité de pouvoir passer des contrats confidentiels, et par conséquent le manque de souplesse des prix, est un problème auquel nous devons faire face.

[Text]

Those are two points. The application of non-compensatory rate provisions in the National Transportation Act might be another one. There are examples, as I'm sure you know in this country, where rail shipments of grain are being carried at less than compensatory rates, in contravention of sections 112 and 113 of the National Transportation Act. In some cases, those shipments of less than compensatory carloads of grain are working to the detriment of the seaway system. That's not in all cases, but in some cases. It particularly concerns those going through Armstrong on their way to Quebec City by rail, instead of using the seaway system.

Those are three things. You may very well hear of more from your interveners that may be of interest to the committee.

I mentioned declining tonnage and aging infrastructure. The second principle issue is the aging infrastructure. As a result of this, the St. Lawrence Seaway system finds itself in a maintenance mode. That is awkward at the present time. We're in this maintenance mode because the facilities on the Welland Canal, as I mentioned earlier, are 63 years old, and the structures and facilities between Montreal and Lake Ontario are entering their 36th year of operations.

As this system ages, obviously the cost of maintaining it in a reliable and safe condition increases. We find ourselves now in the mode of constantly assessing and doing necessary restoration work in order for the system to remain reliable and safe for those who use it.

We have done a very complete analysis of all the high-priority work required on the complete system. We think that work will exceed \$45 million over the next five years. It consists of restoring approach walls, lock walls, lock gates and weirs, and major component parts of the lock structures themselves, as well as rehabilitating the bridges, which are both bascule bridges and vertical-lift bridges.

The operating infrastructure of the seaway is required in its totality if the system is to remain in operation. This is different from other modes of transportation in terms of the system. I emphasize system considerations as distinct from political considerations and some other considerations maybe. Independent airports can be shut down and separate branch lines can be closed if they're not contributing to the success of the transportation network.

In the case of the seaway, all 15 locks and connecting channels are linked together and must remain in operation to have a complete transportation system. The point here is that the question of rationalizing infrastructure, which is one way to reduce costs, is not easily accomplished on the seaway, because it's a chain, and you can't take any one link out of the chain and still have the chain work.

Having said this, a portion of the present maintenance expenses could be relieved of the seaway, taken from the seaway, without there being any difficulty in the success of the operation of the system, and I refer to four particular

[Translation]

Il y a donc ces deux politiques. L'application des dispositions sur les taux non compensatoires de la Loi sur les transports nationaux en est une autre. Je suis certain que vous savez que dans certains cas, le tarif pour le transport du grain par voie ferroviaire est inférieur au tarif compensatoire, ce qui va à l'encontre des articles 112 et 113 de la Loi sur les transports nationaux. Dans certains cas, cela se fait au détriment de la voie maritime. Ce n'est pas toujours le cas, mais c'est particulièrement vrai dans le cas du grain qui est expédié jusqu'à Québec par voie ferroviaire via Armstrong plutôt que par la voie maritime.

Il y a donc ces trois choses. Les autres témoins pourront peut-être vous en parler davantage.

J'ai mentionné la baisse du tonnage et le vieillissement de l'infrastructure. Le deuxième principal problème est celui du vieillissement de l'infrastructure. À cause de cela, la Voie maritime du Saint-Laurent se retrouve à un stade où l'entretien prime en raison du vieillissement de ses structures. C'est plutôt embêtant à l'heure actuelle. Si nous devons faire de l'entretien, c'est que, comme je l'ai déjà dit, les écluses et les ponts du canal Welland ont 63 ans, et des ouvrages semblables sur le tronçon Montréal-lac Ontario entrent dans leur 36^e saison d'exploitation.

À mesure que le réseau vieillit, le coût d'entretien, pour le maintenir dans un état sécuritaire et fiable, augmente. L'évaluation constante et la restauration nécessaire de ces installations est le principal problème que doit régler l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Nous avons fait une analyse très complète de tous les travaux prioritaires nécessaires pour toutes les installations. Grâce à cette analyse, on a pu évaluer à plus de 45 millions de dollars la somme qu'il faudra consacrer au cours des cinq prochaines années aux réfections prioritaires. Il faudra restaurer les murs des zones d'approche, les murs des écluses, les portes et chicanes, et remettre à neuf les ponts basculants et les ponts-levis.

Pour qu'on puisse utiliser la voie maritime, il faut que toute son infrastructure opérationnelle puisse fonctionner. Il n'en va pas nécessairement de même pour d'autres modes de transport. Je souligne que ces considérations sont distinctes des considérations politiques et de toute autre considération. En effet, on ne perturbe pas le transport aérien si on ferme un aéroport ni le transport ferroviaire si on ferme des voies, car le succès du réseau de transport dans son ensemble n'est pas tributaire de ces seuls éléments.

• 1005

Dans le cas de la voie maritime, écluses et chenaux de communication sont reliés et doivent pouvoir fonctionner si on veut que le réseau de transport fonctionne en totalité. Ce que je veux dire par là, c'est que la rationalisation de l'infrastructure, qui est une façon de réduire les coûts, n'est pas facile à faire, car c'est une chaîne, et la chaîne ne peut pas fonctionner si on en enlève un maillon.

Cela dit, on pourrait soustraire à la responsabilité de l'Administration de la Voie maritime une partie des dépenses d'entretien courantes si on déléguait à d'autres la responsabilité du pont de Valleyfield, du pont Saint-Louis, sur le canal de

[Texte]

structures: the Valleyfield Bridge and the St. Louis Bridge over the Beauharnois Canal; the Melocheville Tunnel under the Beauharnois Canal; and the Mercier Bridge close to Montreal. Those four structures do not contribute in any way to the success of the seaway system. It's probably inappropriate to ask those who fund the seaway, who pay the tolls and use the system and fund the seaway, to pay for the maintenance and operations costs of these bridges when they have no use for them whatsoever. They couldn't use them if they wanted to. That's one area of cost reduction that I think could be considered, should be considered, and in fact is being considered.

One of the problems, Mr. Chairman, is that you have to have a willing partner to accept these structures, and to this point in time the efforts of the Seaway Authority and the Government of Canada in general have not been successful in terms of finding a willing party who would take over the maintenance and operation of these four non-seaway structures, let's call them.

The first of the secondary issues facing the seaway is system competitiveness. That's the first of the second group of three that I mentioned at the beginning. Who are the competitors for the seaway? There are at least three: one, the Mississippi River, which is well known to all of us; two, the deregulated U.S. railway system, which is more and more taking away business from the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system; and three, the two Canadian railways, which are operating at much less cost and with much greater efficiency in recent years than they ever have in the past. So those three transportation options are all competing with the seaway in one way or another, some with success and others with not quite such great success. Nonetheless, this makes retention of existing commodities on the seaway system a difficult task, and the necessity to attract new business an even greater task.

The advantages of the seaway by comparison are that first of all ships can move large quantities of bulk commodities efficiently and safely. It may be important to realize that one 25,000-tonne Great Lakes vessel is equivalent to 250 rail cars or 600 trucks. The maintenance expenses per unit of distance travelled are much less. It costs not nearly as much to maintain the seaway system as it costs to maintain the highway bed and the rail bed of the national railway companies.

The seaway system is environmentally friendly. It provides a shorter distance to many European markets compared to Canadian and U.S. east coast ports. There's a little circular diagram on the map that I've handed you, with two red lines on it, which shows that the great circle route from the seaway system is less than the routes from eastern Canadian and U.S. ports on this continent.

More important than any of these four items that I've mentioned—the most important, in other words—is the fact that the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system is the most economical transportation alternative for 32 million tonnes of bulk commodity now using the system. That is very important. It's not only important in the sense that it's the most economical, it's also important in the sense that if you were to think of any other option, there probably wouldn't be sufficient

[Traduction]

Beauharnois, du tunnel Melocheville, sous le même canal, et du pont Mercier, près de Montréal. Ces quatre structures ne contribuent pas au succès de la voie maritime, et il n'est probablement pas correct de demander à ses usagers de financer l'entretien de structures qu'ils n'utilisent pas et qu'ils ne pourraient pas utiliser même s'ils le voulaient. Voilà une façon de réduire les coûts qui pourrait être envisagée, qui devrait être envisagée et qui est en fait envisagée.

L'un des problèmes, monsieur le président, c'est que pour que la voie maritime n'en assume plus la responsabilité, quelqu'un doit être prêt à prendre à son compte leur exploitation et leur entretien. Le gouvernement n'a encore trouvé personne qui consente à le faire, de sorte que les dépenses qui y ont trait continuent d'être imputées à la voie maritime.

Le premier des corollaires du problème qui se pose dans la voie maritime est sa compétitivité. Il s'agit du premier du second groupe de trois que j'ai mentionné au début. Quels sont les principaux concurrents de la voie maritime? Il y en a au moins trois: le réseau du fleuve Mississippi, que nous connaissons tous bien; le réseau ferroviaire américain déréglementé, qui transporte de plus en plus le grain qui était transporté auparavant sur la Voie maritime du Saint-Laurent; et les deux sociétés de chemin de fer canadiennes, qui fonctionnent de façon plus efficace et économique que jamais. Ce sont donc les trois principaux concurrents de la voie maritime; certains ont beaucoup de succès, tandis que d'autres en ont moins. Quoi qu'il en soit, si elle veut conserver la part qu'il lui reste dans le transport des marchandises, la voie maritime doit donc s'atteler à une tâche ardue; de même, il est plus difficile que jamais d'attirer de nouveaux clients.

L'avantage qu'elle peut offrir à ses clients est le suivant: en comparaison d'autres modes de transport, le transport maritime peut déplacer de façon efficace et sûre de grandes quantités de produits en vrac. Un seul navire de 25 000 tonnes peut transporter en une seule fois un chargement pour lequel il faudrait 250 wagons ou 600 camions. Les dépenses d'entretien par unité de distance de transport sont nettement plus élevées pour le transport ferroviaire et routier que pour le transport sur la voie maritime.

La voie maritime ne nuit pas à l'environnement, et représente une distance plus courte, comparativement aux ports de la côte est américaine et canadienne, vers les marchés européens. Sur la carte que je vous ai remise, il y a un petit diagramme circulaire, où deux lignes rouges montrent que l'itinéraire de la voie maritime est beaucoup moins long que les itinéraires partant des ports de la côte est américaine et canadienne.

Ce qui est encore plus important que les quatre points que j'ai mentionnés—le plus important en d'autres termes—c'est que la voie maritime représente le mode de transport le plus économique pour les 32 millions de tonnes de produits en vrac qui sont transportées aujourd'hui. Cela est très important. C'est important non seulement parce qu'il s'agit du mode de transport le plus économique, mais aussi parce que même si l'on songeait à un autre mode de transport, aucun autre mode

[Text]

capacity to pick up those 41 million tonnes. So it's efficient, economical, but even beyond that, the capacity of the system in Canada, the infrastructure of the system in Canada, probably couldn't accept an additional 41 million tonnes of commodity.

Seaway users and those who provide services on the seaway system are constantly attempting to reduce costs and thereby improve the system's competitive position. The principal vehicle for this has been something known as the Seaway Summit, which has had eight or nine meetings now since the November 1, 1990. The purpose of the summit has been to reduce costs on the system and thereby improve the system's competitive position.

The summit membership is made up of shippers and carriers and labour and port administrators and terminal operators and the seaway agencies pilotage—all of those who contribute to the cost of doing business on the seaway, in other words.

• 1010

We have had some difficulty. It's co-chaired by the seaway agencies, myself and my counterpart in the States. We've had some difficulty in achieving our cost-reduction objective. It hasn't been completely without success, but it's not been nearly as successful as I had hoped it would be.

We have had some productivity improvement in the system as a consequence of these meetings with the concentration of people who attend and their specific focus on the business. I think—certainly I don't only think, I know—in that sense it's been a success.

We now, in my view, have to concentrate on identifying issues in the system, issues like transit time, seaway draft, and vessel costs, and compensatory rates which I mentioned a moment ago, the length of the season, seaway regulations—are they an unnecessary burden?—port terminal costs, and other issues of that sort. We have to develop an action plan that will result in solutions to these issues. As a consequence of that, the solving of the issues will lead to reduced costs, and therefore an improved competitive position for the system.

The fourth of the six issues I mentioned at the beginning is the question of tolls. Seaway tolls have been widely discussed during this past year, as committee members will know, Mr. Chairman. The St. Lawrence Seaway Authority Act requires that tolls be charged. The financial restructuring of the Seaway Authority in 1977 further stipulated that the tariff of tolls provide sufficient revenue to cover operating and maintenance expenses.

Seaway tolls have increased by roughly the rate of inflation since 1978, which was the time of the restructuring of the financial arrangements of the Seaway Authority, but as mentioned earlier, the system has had to face tonnage decreases in the order of 50%.

The Seaway Authority has retained its financial self-sufficiency by funding operational losses from the seaway reserve, which was established when revenues exceeded operating and maintenance expenses. The Seaway Authority has always been able to maintain a positive cashflow. This fact, combined with careful budgeting, has allowed the Seaway Authority to maintain its financial independence.

[Translation]

n'aurait sans doute la capacité de transporter ces 41 millions de tonnes. Il a donc l'avantage d'être efficace et économique, mais, en plus, aucune autre infrastructure au Canada ne pourrait transporter 41 millions de tonnes de produits de plus.

Les usagers de la voie maritime et ceux qui y fournissent des services tentent constamment de réduire les coûts et, partant, d'améliorer sa position sur le marché. Les réunions au sommet des intervenants de la voie maritime sont le principal véhicule de la réduction des coûts. Depuis le 1^{er} novembre 1990, huit ou neuf sommets ont eu lieu. Le but de ces sommets était de voir comment on pouvait réduire les coûts de la voie maritime et ainsi améliorer sa position sur le marché.

Ceux qui assistent à ces sommets sont des transporteurs, des expéditeurs, des administrateurs de ports, des exploitants de silos terminus et des représentants des syndicats du pilotage—en d'autres termes, tous ceux qui contribuent au coût des activités de la voie maritime.

Nous avons eu des difficultés. Le sommet est coprésidé par les organismes de la voie maritime, moi-même et mon homologue américain. Nous avons eu des difficultés à atteindre notre objectif de réduction des coûts. Ce n'est pas un échec total, mais nous n'avons pas eu tout le succès que nous avions espéré.

Nous avons cependant réussi à améliorer la productivité. Je pense—je ne le pense pas, je le sais—qu'à cet égard les réunions ont été un succès.

À mon avis, le sommet doit maintenant se concentrer sur la détermination de problèmes comme le temps de parcours, le tirant d'eau de la voie maritime, le coût des navires, les taux non compensatoires que j'ai mentionnés tout à l'heure, la durée de la saison, les règlements de la voie maritime—sont-ils un fardeau inutile?—les coûts rattachés aux terminaux, etc. Nous devons élaborer un plan d'action qui amènera des solutions. Cette approche réduira les composantes de coût pour la voie maritime et la rendront par le fait même plus concurrentielle.

Le quatrième des six problèmes que j'ai mentionnés au début est celui des droits à payer. Comme vous le savez, monsieur le président, membres du comité, la question des droits à payer sur la voie maritime a été largement débattue au cours de l'année qui vient de s'écouler. Selon la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, un péage doit être exigé, et la restructuration financière de l'Administration de la Voie maritime en 1977 exigeait en outre que les droits procurent des recettes suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation et d'entretien.

Les droits exigés sur la voie maritime ont suivi à peu près le taux de l'inflation depuis 1978, et comme je l'ai mentionné plus tôt, le tonnage y a diminué d'environ 50 p. 100.

L'Administration a conservé son autonomie financière en finançant les pertes d'exploitation à même les réserves qui avaient été établies lorsque les recettes dépassaient les dépenses de fonctionnement et d'entretien. L'Administration de la Voie maritime a toujours été en mesure de maintenir un mouvement positif de trésorerie. Cet avantage, lié à une planification budgétaire serrée, lui a permis de conserver son autonomie financière.

[Texte]

I should go on to say, Mr. Chairman, that seaway tolls account for between 2% and 10% of the total transportation costs from producer to customer. Usually it's closer to 2% than it is to 10%.

The argument has been advanced that if tolls didn't exist business on the seaway would be greatly improved and this would contribute to the general economy and the tax base in numbers that are more significant than the revenue now collected from tolls. First of all, there is no proof in the 35 years that tolls have been in place that this would be the case. On the contrary, the facts indicate tolls play a relatively insignificant role in the decision whether to use the seaway or a competing transportation alternative.

In addition to this, all the federal crown corporations in the transportation sector that I am aware of charge their customers on a user-pay basis. It would be unlikely the seaway would not, quite independent from the requirements of the seaway act.

The methods of financing the U.S. and the Canadian portions of the seaway are different. In the U.S., ships entering American ports pay a harbour maintenance tax, which is deposited in a harbour maintenance fund. The operating and maintenance expenses of the St. Lawrence Seaway Development Corporation in the States are funded by way of this harbour maintenance trust fund. Consequently, the Seaway Development Corporation can refund tolls and rely on financing from the harbour maintenance tax, which has accumulated a \$200 million surplus. In Canada these same operational and maintenance expenses are funded from the tariff of tolls, which, you are all well aware, does not have a major surplus.

The fifth issue is the cost-revenue scenario. It continues to provide a major challenge for the Seaway Authority. The Seaway Authority has reduced its operating cost by approximately \$12 million over the last four years as a result of staff reductions totalling 230 person-years, which represents about 25% of the staff. These reductions have occurred in administration, engineering, operations, and maintenance and are the result of the introducing of new technology, the combining of groups, and the elimination of duplication. They were all accomplished through attrition either by normal retirement or by accelerated retirement using the Seaway Authority's voluntary separation incentive plan.

Over the same four-year period maintenance costs have increased by 5% and our prediction is they will increase by a further 12% over the next five years. This again is a fact of life in an aging system. The challenge to the Seaway Authority will be to cash-manage its scarce resources so the risks are acceptable and the system remains safe and reliable.

Also during the next five years the authority expects revenue to level off at approximately \$70 million per annum. Much of this is due to past increases in the tariff of tolls, a successful incentive toll program, and the sale of seaway assets no longer deemed essential.

[Traduction]

Je dois ajouter, monsieur le président, que les droits de péage sur la voie maritime comptent pour une part de 2 à 10 p. 100 des frais de transport totaux entre le producteur et le client. Habituellement, c'est plus près de 2 p. 100 que de 10 p. 100.

Selon certains, en l'absence de droit de péage les affaires sur la voie maritime connaîtraient un essor marqué, ce qui contribuerait bien davantage à améliorer l'économie dans son ensemble et à élargir l'assiette fiscale. Tout d'abord, mentionnons que des droits sont exigés depuis 35 ans et que rien ne prouve que ce serait le cas. Bien au contraire, les faits montrent que les droits de péage jouent un rôle relativement mineur dans la décision de recourir à la voie maritime ou à un autre choix de transport.

Ensuite, à ma connaissance, toutes les sociétés d'État fédérales du secteur du transport imposent des droits à leurs clients, et il serait pour le moins surprenant que l'Administration de la voie maritime y échappe, quelles que soient les exigences de la loi.

Le mode de financement des parties américaine et canadienne de la voie maritime diffère. Aux États-Unis, les navires qui entrent dans les ports américains paient une taxe d'entretien du port qui est déposée dans un fonds en fiducie, et c'est à même celui-ci qu'on puise les recettes servant à payer les dépenses de fonctionnement et d'entretien de l'US St. Lawrence Seaway Development Corporation. Par conséquent, la Development Corporation peut rembourser le péage et se financer à même la taxe d'entretien du port, qui compte des surplus accumulés de 200 millions de dollars. Au Canada, ces mêmes dépenses de fonctionnement et d'entretien sont financées à même le tarif des droits, et, comme vous le savez bien, nous n'avons pas accumulé de surplus important.

Le cinquième problème est celui des coûts et des recettes, qui continue de poser un défi important à l'Administration de la Voie maritime. Celle-ci a réduit ses coûts d'exploitation d'environ 12 millions de dollars au cours des quatre dernières années en réduisant son personnel de 230 années-personnes. Ce chiffre représente une réduction de 25 p. 100 du personnel. On a éliminé des postes dans l'administration, l'ingénierie, les opérations et l'entretien, notamment en raison de l'introduction d'une nouvelle technologie, de la combinaison des groupes et de l'élimination du doublement. Les départs résultaient uniquement de l'attrition, de retraites normales ou de retraites anticipées, par le truchement du régime d'incitation au départ volontaire de l'Administration.

Sur cette même période de quatre ans, les frais d'entretien ont augmenté de 5 p. 100 et connaîtront une autre hausse de 12 p. 100 au cours des cinq prochaines années. C'est inévitable quand une voie de transport vieillie. L'Administration de la Voie maritime devra relever le défi de réaliser une bonne gestion de l'encaisse avec ses maigres ressources de façon à ce que les risques soient acceptables et que la voie maritime demeure sûre et fiable.

Au cours des cinq prochaines années, l'Administration s'attend à ce que ses recettes plafonnent à environ 70 millions de dollars par année. Cette augmentation découlera pour une bonne part des augmentations passées du tarif des droits, de tarifs de péage intéressants et de la vente d'immobilisations qui ne sont plus jugées essentielles.

[Text]

Finally, Mr. Chairman, turning to the seaway system as an entity, the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system as an entity, the most crucial system requirement for continued prosperity is to have a fleet of ships available to carry bulk commodities. The foreign fleet of seaway-sized vessels now numbers about 400, but only 124 are under 15 years of age. By the year 2000 this number will be down to 35 vessels.

In 1993 the seaway needed more than 124 ships to carry the 1993 seaway trade. The Canadian domestic fleet now numbers 115 ships, with an average age of 25 years, and many of these ships are over 30 years old.

It is obvious that fleet modernization on the domestic side and/or renewal on the foreign side must be a priority for seaway shippers and carriers if the system is to remain a viable transportation alternative into the 21st century.

With this in mind, Mr. Chairman, various initiatives are being considered to encourage the modernization of existing vessels or the construction of new vessels for seaway trade. This will be an important consideration over the next few years.

Mr. Chairman, I thank you once again for this opportunity to give you my introductory remarks and my thoughts with regard to seaway issues, and it's over now to your question period.

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. We were commenting as you were making your report and giving your overview that—not to compare other reports you've made to committees such as this—this is very incisive, and there's much in that report that's going to require further discussion and more looking into. I thank you being so forthright in making those comments.

I turn now to Mr. Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur le président.

Premièrement, j'aurais une question pour la greffière. Serait-il possible d'obtenir les notes de M. Stewart, lorsqu'il a témoigné devant le Comité permanent des transports le 6 mars 1990 et le 1^{er} avril 1992.

La greffière du Comité: Probablement.

M. Guimond: Ce sera possible? Merci.

Monsieur Stewart, sera-t-il possible d'obtenir le budget d'opération de chacune des sections de la Voie maritime, soit la section Montréal-Lac Ontario et la section du canal Welland? Ces chiffres sont-ils disponibles et sont-ils ventilés en fonction des deux sections?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, yes, there are figures in the budget that pertain to each of these two sections and certainly they're available. I mean, they're used by us on a regular basis to compare our progress with our budget and they do exist.

Mr. Guimond: Okay. Will you send them to the committee?

[Translation]

Enfin, monsieur le président, quant à la voie maritime dans son ensemble, l'exigence globale la plus cruciale pour le maintien de sa prospérité sera de pouvoir compter sur une flotte de navires capables de transporter des produits en vrac. Les navires étrangers qui sont en mesure de se déplacer sur la voie maritime sont maintenant environ 400, mais seulement 124 d'entre eux ont moins de 15 ans. D'ici à l'an 2000, ce nombre sera réduit à 35.

En 1993, il fallait à la voie maritime plus de 124 navires pour mener à bien ses activités. La flotte intérieure du Canada compte maintenant 115 navires qui ont en moyenne 25 ans. Nombre d'entre eux ont plus de 30 ans.

Il ressort avec acuité que la modernisation ou le renouvellement de la flotte doit être prioritaire pour les expéditeurs et les transporteurs de la voie maritime s'ils veulent que celle-ci demeure viable au cours du XXI^e siècle.

Compte tenu de cela, monsieur le président, on étudie diverses initiatives pour encourager la modernisation des navires existants ou la construction de nouveaux navires pour le transport sur la voie maritime. Cette question sera prépondérante au cours des quelques prochaines années.

Monsieur le président, je vous remercie encore une fois de m'avoir permis de vous présenter mes remarques liminaires et de vous donner un bref aperçu des enjeux importants auxquels doit faire face l'Administration de la Voie maritime. Je suis donc prêt à répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Pendant que vous nous présentiez votre rapport et que vous donniez votre aperçu—non pas que nous voulions comparer votre rapport d'aujourd'hui avec d'autres rapports que vous avez présentés à des comités comme le nôtre—nous disions qu'il s'agit d'un rapport très incisif et qu'il soulève de nombreux points qui nécessiteront un examen plus détaillé de notre part. Je vous remercie de votre franchise.

Je vais maintenant donner la parole à M. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I have a question for the clerk. Would it be possible to get a copy of Mr. Stewart's notes when he testified before the Standing Committee on Transports on March 6, 1990 and April 1, 1992?

The Clerk of the Committee: Probably.

Mr. Guimond: It will be possible? Thank you.

Mr. Stewart, would it be possible to get the operating budget for each section of the Seaway, i.e. the Montreal-Lake Ontario section as well as the Welland Canal section? Are those figures available for each of those two sections?

M. Stewart: Monsieur le président, nous avons ces chiffres, et ils sont ventilés en fonction de chacun de ces deux tronçons. Nous pouvons certainement vous les obtenir. Ces chiffres existent effectivement, puisque nous les utilisons régulièrement pour comparer les progrès que nous avons accomplis par rapport à notre budget.

M. Guimond: Très bien. Allez-vous les faire parvenir au comité?

[Texte]

Mr. Stewart: They're maybe not now a part of the committee's repertoire, but if the chairman wishes them to be, I'm sure they can be.

The Chairman: We wish it.

[Traduction]

M. Stewart: Ils ne font peut-être pas partie actuellement du répertoire du comité, mais si le président souhaite qu'ils en fassent partie, je pourrai certainement les lui faire parvenir.

Le président: C'est ce que nous souhaitons.

• 1020

Mr. Guimond: This is the sense of my question. Is it possible to send

au Comité l'évolution du trafic depuis 1989, car on sait que depuis 1989-1990, le Canada et l'Amérique du Nord, et peut-être le monde également, sont en récession? Donc, serait-il possible de voir comment le trafic a évolué?

Vous nous avez donné, dans votre rapport, les sommets établis et le chiffre de 32 millions pour 1993, mais j'aimerais voir comment le tout a évolué depuis 1989. Sera-t-il possible de faire parvenir ces renseignements au Comité de même que les prévisions pour les trois prochaines années?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, we have those figures in great detail. They are of constant interest to us and we would be pleased to provide both the breakdown of the last number of years and the forecast for the future, for your committee's use.

M. Guimond: J'ai la version française de votre présentation. Lorsque vous mentionnez, et je vous cite:

Je me permets d'inviter les membres du Comité à étudier les politiques gouvernementales qui ont une répercussion sur le transport en général et sur celles qui nuisent à la Voie maritime en particulier.

Pourriez-vous, afin de nous guider dans cette recherche, nous donner des exemples de politiques gouvernementales qui ont une répercussion? Autrement dit, à quoi faites-vous allusion?

Mr. Stewart: I mentioned earlier, in answer to your question, three particular areas that might be useful for the committee to examine. One was the application of the large corporation tax to the St. Lawrence Seaway Authority. This tax is not based on your revenue position but on your assets. When your revenue position is not as good as you'd like it to be and your assets remain roughly the same, the tax becomes a burden, in my view.

A second area was the business of pricing flexibility. The Seaway Authority does not have the facility to establish market-sensitive rates for particular commodities and particular customers. It has to do that for the commodity no matter where it goes. Making a market sensitive rate and having to apply it across the board just doesn't make sense for the Seaway Authority. If we could have a confidential contract to either retain or secure new business for just that one piece of business, it would make some sense to us.

M. Guimond: Voici le sens de ma question. Est-il possible d'envoyer

to the committee figures on the evolution of traffic since 1989, because we know that since 1989-90, Canada and North America and maybe the whole world are in the middle of recession? So would it be possible to see how traffic has evolved?

In your report, you give us the maximum tonnage on the St. Lawrence Seaway and you give us a figure for 1993, which was 32 million tons, but I would like to see how everything evolved since 1989. Would it be possible to send this information to the committee as well as the forecast for the next three years?

M. Stewart: Monsieur le président, nous avons tous les détails concernant ces chiffres. Ils sont d'un intérêt constant pour nous, et c'est avec plaisir que nous ferons parvenir à votre comité la ventilation pour les quelques dernières années ainsi que les prévisions pour les années à venir.

Mr. Guimond: I have here the text of your presentation. You say, and I quote:

I might invite the committee to review these government policies that have an impact on transportation generally, and specifically those that work to the disadvantage of the Seaway.

In order to guide us in our research, could you please give us some examples of government policies that have an impact? In other words, what policies are you referring to?

M. Stewart: Comme je l'ai mentionné plus tôt, en réponse à votre question, il y a trois politiques en particulier que le comité jugera peut-être utile d'examiner. Il y a d'abord l'application à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent de l'impôt des grandes sociétés. Cet impôt n'est pas calculé à partir des recettes d'une société, mais plutôt à partir de ses actifs. Lorsque les recettes ne sont pas aussi bonnes qu'on le souhaite et que les actifs demeurent à peu près les mêmes, l'impôt devient un fardeau, à mon avis.

Il y a ensuite la question de la souplesse de la tarification. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent n'a pas la possibilité d'établir des tarifs sensibles au marché pour un produit en particulier et des clients en particulier. Elle doit le faire pour le produit, peu importe sa destination. Il est tout simplement absurde pour l'Administration de la Voie maritime d'avoir un tarif sensible au marché et de devoir l'appliquer à tous les produits et à tous ses clients. Si nous pouvions passer des contrats confidentiels soit pour garder nos clients, soit pour aller en chercher des nouveaux pour un seul type d'activité, cela serait beaucoup plus logique pour nous.

[Text]

I mentioned the non-compensatory rate and provisions of the National Transportation Act. Also, the Seaway Authority is of the view that there have been some shipments of grain in railcars that have not provided compensatory rates, as the act requires. These shipments of grain in railcars have worked to the disadvantage of the seaway because they otherwise might have used the seaway system.

M. Guimond: J'ai particulièrement retenu que vous dites que quatre infrastructures devraient être déléguées à d'autres. On parle du pont de Valleyfield, des ponts Saint-Louis et Mercier et du tunnel Melocheville.

Je me doute de votre réponse, mais je vous pose quand même la question. Quand vous dites «si on délèguait à d'autres», à qui pensez-vous?

Mr. Stewart: The Province of Quebec.

M. Guimond: Vous pensez que la province de Québec acceptera? Par quels moyens cette délégation devrait-elle se faire? Selon vous, est-ce aussi facile que de mettre une lettre à la poste? Comment cela se fait-il?

Mr. Stewart: There are two or three questions there, Mr. Guimond. If I can answer your last one first, it wouldn't be easy to arrange because these structures have their annual operating and maintenance expenses and they're always going to exist. My comments earlier were made in the sense that the Seaway Authority, under its act is able to operate and maintain intranational bridges as a result of the seaway, but not interprovincial bridges such these three and the one tunnel we've referred to here. It's just evolved that because the Government of Canada entered into an agreement with the Province of Quebec in 1932 for the construction of this power canal at Beauharnois and then subsequently in 1959 the water in that canal began to be used for navigation for the first time. The Government of Canada said that the agency now looking after navigation in that Beauharnois Canal is the Seaway Authority, so it's over to you to administer the bridges. That is how that happened.

I repeat that the bridges in question and the tunnel have no association directly with the seaway. The two low-level bridges you referred to, the Valleyfield and the St. Louis, are low-level fixed spans in the canal. They have a vertical lift section that goes up and down to allow ships to go through, which is operated by the seaway, and so it should be. That's a part of the seaway system. The long low-level fixed spans on either side are of no value to the user of the system, and yet the user of the system, through the tolls, is paying for the operation and maintenance of these sections of the bridge.

The third part of your question, Mr. Guimond, is how it might be accomplished. Some arrangement would have to be arrived at between the Government of Canada and the Province of Quebec in terms of the value of the bridges, maybe their

[Translation]

J'ai mentionné le tarif non compensatoire et les dispositions de la Loi sur les transports nationaux. En outre, l'Administration de la Voie maritime est d'avis que certaines expéditions de grain par wagons ferroviaires n'ont pas été faites à des taux compensatoires, comme la loi l'exige. Ces expéditions de grain dans des wagons ont été faites au détriment de la voie maritime, car elles auraient pu autrement se faire par la voie maritime.

Mr. Guimond: You're telling us that the responsibility of four structures should be devoluted to others. Those structures being the Valleyfield Bridge, the Saint-Louis Bridge, the Mercier Bridge and the Melocheville Tunnel.

I suspect what your answer is going to be, but I am nevertheless going to ask you the question. When you talk about devolution to others, who do you have in mind?

M. Stewart: La province de Québec.

Mr. Guimond: You think that the Province of Quebec will accept? How should such a devolution be done? Do you think it will be that easy to arrange? How come?

M. Stewart: Vous me posez deux ou trois questions, monsieur Guimond. Si vous me permettez de répondre tout d'abord à la dernière, ce ne serait pas facile de faire accepter cela, car ces structures comportent des frais annuels d'exploitation et d'entretien qui ne vont pas disparaître. Ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est qu'aux termes de la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, cette dernière peut exploiter et entretenir des ponts internationaux pour la voie maritime, mais non pas des ponts interprovinciaux comme ces trois ponts, ainsi que le tunnel dont j'ai parlé. On en est tout simplement arrivé là parce que le gouvernement du Canada a conclu un accord avec la province de Québec en 1932 en vue de la construction de ce canal de Beauharnois, et c'est par la suite, en 1959, qu'on a commencé à utiliser ce canal pour la navigation. Le gouvernement du Canada a dit que l'organisme qui s'occupait de la navigation dans le canal de Beauharnois était l'Administration de la Voie maritime, et que cette dernière devait donc administrer les ponts. Voilà donc comment nous en sommes arrivés là.

Je vous signale à nouveau que les ponts en question, ainsi que le tunnel, n'ont pas de lien direct avec la voie maritime. Les deux ponts à bas niveau que vous avez mentionnés, le pont de Valleyfield et le pont Saint-Louis, sont des ponts à bas niveau et à travées fixes sur le canal. Ils présentent une section qui s'élève verticalement et s'abaisse ensuite pour permettre le passage des navires; cette section relève de la voie maritime, ce qui est tout à fait normal. Elle fait partie du système de la voie maritime. Les deux portées, assez longues, fixes de chaque côté de la partie mobile, ne sont d'aucune utilité pour les utilisateurs du système, et pourtant ces utilisateurs, en payant le péage, contribuent aux frais d'exploitation et d'entretien de ces sections fixes du pont.

Quant à la troisième partie de votre question, monsieur Guimond, elle concerne les moyens d'atteindre l'objectif. On pourrait arriver à une entente entre le gouvernement du Canada et la province de Québec pour déterminer la valeur des

[Texte]

estimated maintenance cost over a period of time, or some consideration being given to the construction of new facilities or some support for the construction of new bridges to replace older ones—some sharing of finance and understanding between the two governments in order to arrive at an agreement.

It would be unlikely that the Province of Quebec would accept the four structures just to have them on their inventory and to support them from the maintenance point of view.

Mr. Guimond: Do I still have time?

The Chairman: Since this is the preliminary meeting, I have asked Mr. Stewart to give us as much time as he possibly can. I am not putting any time restrictions on people this morning. I will first ask the members of the standing committee, and then I will ask the members from the province of Ontario who are interested in the Seaway Authority.

I have a point of clarification on these structures that add nothing to the seaway, Mr. Stewart. How much does it add to your expense in the St. Lawrence Authority annually?

Mr. Stewart: I would estimate about \$3 million per annum, Mr. Chairman.

The Chairman: And does the Cartier Bridge in the . . . ? Are the two other bridges under your authority? It seems to me that when I read your financial statement I saw that the costs in the past fiscal period were \$31 million.

Mr. Stewart: Yes.

The Chairman: In addition to the \$3 million.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I don't follow your point. I think I know the point you're coming to, and it is that I have described for the benefit of your committee the Seaway Authority, but I haven't talked about the three subsidiaries that are part of the system and are financed independently of the main authority. If you wish me to do that, I can, but I don't think it's an issue you're dealing with at the moment. I would be very pleased to talk about these subsidiaries in any way you want, but in the interest of saving time I haven't done it.

The Chairman: Mr. Harris.

Mr. Harris: The chairman took my first question, but I guess that's his privilege when he is sitting in that chair.

I want to talk about these four structures again. Being from the west coast, I am not familiar with them. From the conversation, I understand that these four structures have basically no net value or benefit to the seaway. Is that correct?

Mr. Stewart: That's correct.

Mr. Harris: Yet the Seaway Authority is currently charged with the maintenance of these four structures.

Mr. Stewart: That's correct. Now that we are getting into this in more detail, I must point out that there is a sharing of expense. It is not completely the Seaway Authority's account. There is a sharing of expense with Hydro-Québec. So the Province of Quebec is now involved.

[Traduction]

ponts, fixer peut-être les frais d'entretien prévus pour une période donnée, ou encore, on pourrait envisager la possibilité de construire de nouveaux ponts et examiner les possibilités de contribuer à la réalisation de nouveaux ponts qui remplaceraient les anciens—il pourrait s'agir d'une participation aux coûts et d'une entente entre les deux gouvernements qui aboutirait à un accord.

Il semble peu probable que la province de Québec accepte les quatre ouvrages d'art uniquement pour les inscrire à son stock et assurer leur entretien.

M. Guimond: Est-ce que j'ai le temps de poursuivre?

Le président: Étant donné qu'il s'agit d'une rencontre préliminaire, j'ai demandé à M. Stewart de nous consacrer le plus de temps possible. Ce matin, je ne vais pas limiter le temps de parole. Je donnerai tout d'abord la parole aux membres du comité permanent pour la donner ensuite aux représentants de la province de l'Ontario qui s'intéressent à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Monsieur Stewart, je voudrais vous poser une question au sujet de ces structures qui n'ajoutent rien à la voie maritime. Quel est le coût supplémentaire qu'elles représentent annuellement pour l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Stewart: Je dirais environ 3 millions de dollars par an, monsieur le président.

Le président: Et qu'en est-il du pont Cartier? Avez-vous la responsabilité des deux autres ponts? En lisant vos états financiers, j'ai noté que le coût était de 31 millions de dollars pour l'année financière écoulée.

M. Stewart: C'est exact.

Le président: Cela s'ajoute aux 3 millions de dollars.

M. Stewart: Monsieur le président, je dois dire que je ne vous suis pas. Je crois cependant voir où vous voulez en venir, et c'est pour informer votre comité que j'ai décrit l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent; toutefois, je n'ai pas parlé des trois filiales qui font partie du système et sont financées indépendamment de l'administration principale. Si vous désirez que j'en parle, je peux certainement le faire, mais je ne pense pas qu'il s'agisse de la question dont nous parlons actuellement. Je me ferais un plaisir de parler de ces filiales si vous le désirez, mais pour gagner du temps, je ne l'ai pas fait.

Le président: Monsieur Harris.

M. Harris: Le président a déjà posé la première question que je voulais vous adresser. Je pense qu'il a le droit de le faire quand il préside.

Je voudrais revenir à ces quatre ouvrages. Venant de la côte ouest, je ne les connais pas. D'après ce que je viens d'entendre, ces quatre ouvrages sont essentiellement sans intérêt pour la voie maritime. Est-ce exact?

M. Stewart: C'est exact.

M. Harris: Et pourtant l'Administration de la Voie maritime a actuellement la responsabilité d'assurer l'entretien de ces quatre ouvrages.

M. Stewart: C'est exact. Maintenant que nous examinons cette question d'une façon plus détaillée, je dois vous signaler que les dépenses sont partagées. Elles ne sont pas complètement à la charge de l'Administration de la Voie maritime. Hydro-Québec couvre une partie des dépenses, ainsi que la province de Québec.

[Text]

But, yes, the first point of your question is correct: it's a burden on the Seaway Authority that it really shouldn't have to carry.

Mr. Harris: So you are paying approximately \$3 million a year from which you get no benefit.

Mr. Stewart: Correct.

Mr. Harris: Who actually has the net benefit of these four structures? Is it the Province of Quebec?

Mr. Stewart: My answer to that would be yes, because they serve the traffic that moves in the province of Quebec.

• 1030

As I mentioned earlier, they're not international bridges; they're not there as a result of the construction of the seaway, they are reserved for use within the province of Quebec. The net advantage is for the residents of Quebec.

Mr. Harris: I guess the main thing we're trying to establish here is, first of all, the viability of the seaway as a transportation route. We are also trying to discover, if it is viable, what kinds of things have to be changed in order to make it a more profitable operation.

I haven't found it yet, but what is the net annual operating financial picture of the seaway? How much money are we losing? Are we breaking even? I've heard that there is a \$5 million loss per year. Is that the figure?

Mr. Stewart: That is a good average figure, Mr. Harris, yes. This particular year it will be \$5.4 million, we estimate, and last year it was \$10.9, for the two most recent years. But over the course of the last number of years, \$5 million would be a good average figure.

Mr. Harris: Okay. I guess, based on a \$5 million loss currently, you'd be quite happy to shed your responsibility of those four structures. If they're costing you \$3 million a year, it would cut your losses by two-thirds overnight. Is that correct?

Mr. Stewart: A very good analysis.

Mr. Harris: That's easy arithmetic.

Now, the other thing you mentioned was the declining tonnage. Certainly there is declining tonnage in iron ore and the other commodities, other than grain. The tonnage is declining, I suppose, as a result of the current economic conditions primarily. Is that right? And this is combined with the competitiveness from the States.

Mr. Stewart: Yes, it's a combination of all those things. Certainly over the next five years we think that business on the seaway system will improve in large measure because of improvements in the sluggish economy. It will also improve because of other specific events in the marketplace, such as the renewed interest in steel. The steel industry is in the up cycle. Now, it's a very cyclical business, but we're on the up cycle now.

[Translation]

Toutefois, oui, votre première observation est justifiée: il s'agit d'un fardeau qui ne devrait vraiment pas être imposé à l'Administration de la Voie maritime.

M. Harris: Vous déboursez donc environ 3 millions de dollars par an sans en retirer aucun avantage.

M. Stewart: Oui.

M. Harris: Qui, en réalité, profite de ces structures? Est-ce la province de Québec?

M. Stewart: Ma réponse serait oui, parce que ces ouvrages servent à la circulation dans la province de Québec.

Comme je l'ai déjà dit, il ne s'agit pas de ponts internationaux; ils n'ont pas été réalisés à la suite de la construction de la voie maritime, ils ne sont utilisés que pour la circulation interne au Québec. Ce sont les habitants du Québec qui en retirent un avantage net.

M. Harris: Il me semble que ce qu'il faut vraiment établir, avant tout, c'est la viabilité de la voie maritime en tant que grande voie de communication. Nous essayons également de voir s'il s'agit d'une activité viable et ce qu'il faudrait modifier pour s'assurer que l'exploitation de la voie deviendra plus rentable.

Je n'ai pas encore découvert un chiffre, mais quel est le résultat d'exploitation net annuel de la voie maritime? Quel est le montant des pertes? Sommes-nous au seuil de la rentabilité? J'ai entendu le chiffre de 5 millions de dollars de pertes par an. Est-ce que ce chiffre est exact?

M. Stewart: Oui, c'est un chiffre qui représente bien la moyenne. Pour l'année en cours, le montant sera de 5,4 millions de dollars, pensons-nous, et le chiffre était de 10,9 millions pour l'an dernier; cela couvre les deux dernières années. Toutefois, si l'on prend la moyenne de plusieurs années, 5 millions de dollars seraient une moyenne acceptable.

M. Harris: Bien. Il me semble que, compte tenu d'une perte de 5 millions de dollars pour l'année en cours, vous seriez très heureux de vous débarrasser de la responsabilité de ces quatre ouvrages. S'ils vous coûtent 3 millions de dollars par an, d'un seul coup vos pertes seraient réduites des deux tiers. Est-ce exact?

M. Stewart: C'est une très bonne analyse.

M. Harris: C'est de l'arithmétique assez simple.

Vous avez également parlé d'une réduction du tonnage transporté. Cela est certainement vrai en ce qui concerne le minerai de fer et les produits autres que les céréales. Le tonnage baisse, probablement, essentiellement en raison des conditions économiques actuelles. En est-il vraiment ainsi? Et à cela s'ajoute la concurrence qui nous vient des États-Unis.

M. Stewart: Oui, c'est une combinaison de tous ces facteurs. Nous croyons fermement, toutefois, que les activités dans la voie maritime vont augmenter au cours des cinq prochaines années, en grande partie à la suite du redressement d'une économie actuellement dans le marasme. Cette amélioration résultera aussi d'autres aspects spécifiques du marché, tel qu'un renouveau d'activité dans le secteur de l'acier. Ce secteur connaît actuellement un redressement. Évidemment, il s'agit d'une activité cyclique, mais nous sommes actuellement sur la pente montante.

[Texte]

We're in the up cycle because of the demand for automobiles and the demand for appliances. It so happens that the rationalization of the steel industry has left it with reduced capacity. We're now in a circumstance where demand exceeds available manufacturing capacity in North America. This shortfall is being met by the import of steel slabs into both Canadian and American plants, to be reworked and used in the manufacturing of cars and appliances.

That may be a niche circumstance, but it's going to be one for a few years. Opportunities for the transportation of low-sulphur coal from North America, the Powder River Basin in Wyoming and Montana, in North America, to customers in Europe has to be better than it has been in the past, because there's an emphasis, obviously, on low-sulphur coal, not only now on this continent but around the world, and the supplies are limited.

So we look for an improvement in the quantities of low-sulphur coal that are transported on this system. We haven't had them in the way we would like to up to this point, and we work on that regularly to see where the differences are in terms of the cost. But we're anxious that we'll do more in that area. We have shipments of coal now coming out of the Appalachian area in the States, going through Erie, Pennsylvania, down through the seaway system to New Brunswick Power and to power plants in Nova Scotia, because we've established market-sensitive tolls for that particular coal.

So these are niche things, to a degree. Any improvement that will come as a result of GATT and the necessity for countries to reduce their agricultural subsidies by 6% over six years will certainly help the seaway system. There are a number of other things that will be advantages for the seaway over the next five or six years.

Mr. Harris: Do you receive any government subsidies for the operation of the seaway?

Mr. Stewart: No, we're financially self-sufficient. The losses we have had in the last number of years have been made up from our reserve. We have had two large amounts of capital funds over the last 20 years, one for the Welland bypass in 1973, which was \$188 million. The second large infusion of capital money from the Government of Canada was for the Welland rehabilitation program, which was spread over the last seven winters and which amounted to \$175 million and which has resulted in there being virtually a new Welland Canal in terms of the lock chambers themselves. There are still other things to be done with the gates and the mechanical and electrical structures that are a part of those locks.

So the answer to your question is on a regular daily operation and maintenance basis, no, but over the course of time the seaway has had two times when we've had fairly substantial amounts of capital money for large, specific capital initiatives.

[Traduction]

Ce redressement découle d'une meilleure demande pour les automobiles et pour les appareils électroménagers. Il se trouve que la capacité de production des aciéries est maintenant réduite à la suite d'un effort de rationalisation. Actuellement, la demande dépasse la capacité de production en Amérique du Nord. Cette pénurie exige l'importation de brames d'acier pour approvisionner les usines canadiennes et américaines, et ces brames sont utilisées pour la fabrication des automobiles et des appareils électroménagers.

L'apparition de ce créneau dépend peut-être de circonstances particulières, mais on pourra en bénéficier pendant quelques années. D'autre part, le transport vers l'Europe du charbon à faible teneur en soufre, du bassin de la rivière Powder, au Wyoming et au Montana, se fait plus fréquemment que dans le passé, car, comme on le sait, on met l'accent sur ce type de charbon non seulement sur notre continent, mais partout dans le monde, et les possibilités d'approvisionnement sont limitées.

Nous pensons donc que les quantités de charbon à faible teneur en soufre transportées par la voie maritime vont augmenter. Nous n'avons pas encore obtenu le tonnage que nous aimerions avoir, et nous étudions périodiquement cette question pour voir où sont les différences de coût. Mais nous nous efforçons d'améliorer la situation dans ce domaine. La voie maritime est actuellement utilisée pour le transport de charbon venant de la région des Appalaches, aux États-Unis, qui passe par Érie, en Pennsylvanie, et emprunte la voie maritime pour arriver aux installations de la New Brunswick Power et à des centrales électriques en Nouvelle-Écosse, et ce, parce que nous avons établi des péages qui répondent aux conditions du marché pour ce type de charbon.

Ce sont donc des créneaux que nous pouvons occuper dans une certaine mesure. Toute amélioration qui découlera du GATT et du fait que les pays doivent réduire de 6 p. 100 leurs subventions à l'agriculture sur une période de six ans va certainement aider la voie maritime. Il y a un certain nombre d'autres facteurs dont la voie maritime va bénéficier au cours des cinq ou six prochaines années.

M. Harris: Est-ce que l'exploitation de la voie maritime bénéficie de subventions gouvernementales?

M. Stewart: Non, nous sommes autonomes financièrement. Nous avons pu absorber les pertes de ces dernières années en utilisant nos réserves. Au cours des 20 dernières années nous avons reçu deux injections de capital importantes, dont l'une en 1973, de 188 millions de dollars, pour la dérivation de Welland. La deuxième injection de capital venant du gouvernement du Canada portait sur la réfection du canal Welland; il s'agissait d'un montant de 175 millions de dollars pour des travaux répartis sur les sept derniers hivers qui nous ont donné, pratiquement, un canal Welland neuf en ce qui concerne les sas des écluses. Il y a encore des travaux à effectuer pour les portes des écluses ainsi que pour les installations mécaniques et électriques qui font partie de ces écluses.

Donc, pour répondre à votre question, nous ne sommes pas subventionnés régulièrement pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, mais, au cours des ans, la voie maritime a reçu à deux occasions des capitaux assez considérables pour des travaux importants et spécifiques.

[Text]

Mr. Harris: Okay. I just had one last comment and I have to make it. It's most unusual to see a crown corporation operating even that close to a break-even point. I guess I can't leave without congratulating you at least at this point for running a good business. It is most unusual.

The Chairman: Mr. Jordan.

Mr. Jordan: I too want to congratulate you, Mr. Stewart, on the report. It's very concise and very precise. I think it's what we wanted to hear, but I have a couple of concerns.

I think you said that the amount of revenue you generate from the tolls is rather an insignificant amount in total. Is that accurate?

Mr. Stewart: That is accurate.

Mr. Jordan: Okay. If that is the case, though, wouldn't it be a marketing strategy or could it not be considered a marketing feature of the seaway to eliminate the tolls? Could you not present your service or this kind of service that you provide on international waters by saying you've eliminated the toll, with the idea that you might generate more business to make up for the shortfall?

Mr. Stewart: My answer to that is that you're probably not going to make up much more business. Maybe I can assist by giving an explanation of what I mean. When I said that the tolls varied from 2% to 10% for the transportation of commodities from purchaser to customer, I meant the following. With grain at the low end of the scale and steel at the high end of the scale, the lower tariff of tolls is for grain, the higher tariff of tolls is for steel, and it varies for commodities in the middle. But let's take the lowest and let's take the highest.

The total transportation costs from a producer in Saskatchewan to a customer in Europe for a 25,000 tonne laker full of grain is about \$1.4 million, round figures. Some of your interveners are going to say that's not right. I'm giving you round figures, ballpark figures. Of that \$1.4 million, \$35,000 is seaway tolls. The grain itself is worth about \$3 million, so you're paying 50% on transportation costs for that grain. That is about 2.5%. So that's where I get the figure on the low end of the scale of 2%.

Steel, on the other hand, to transport it from producer to customer, costs about \$1 million in round figures. The steel is worth—

Mr. Jordan: The same load if it had been steel?

Mr. Stewart: Well, yes, except that you can get 25,000 tonnes of grain in the ship and you can only get about 22,000 tonnes of steel in the same size ship. They're roughly the same loads, roughly the same loads.

This load of steel, now, costs about \$1 million in transportation costs. Its value is \$10 million, significantly more. The tolls for that \$10 million cargo is \$75,000, which is about 7.5%.

[Translation]

M. Harris: Bien. Un dernier commentaire, que je ne peux pas m'empêcher de faire. Il est assez exceptionnel de trouver une société de la Couronne dont les activités s'approchent du seuil de rentabilité. Avant de terminer, je me dois donc de vous féliciter maintenant de votre bonne gestion. C'est assez exceptionnel.

Le président: Monsieur Jordan, vous avez la parole.

M. Jordan: Je désire, moi aussi, vous féliciter de ce rapport, monsieur Stewart. Il est très concis et très précis. Il me semble que c'est exactement ce que nous voulions voir, mais une ou deux questions me préoccupent.

Je crois vous avoir entendu dire que les recettes provenant des droits de péage sont très faibles au total. Est-ce exact?

M. Stewart: Oui, c'est exact.

M. Jordan: Parfait. Toutefois, s'il en est ainsi, ne serait-il pas de bonne guerre, en termes de commercialisation, d'éliminer ces péages? Ne pourriez-vous pas offrir vos services ou ce genre de services offerts par l'Administration dans les eaux internationales en soulignant que vous avez éliminé le droit de péage, ce qui vous permettrait peut-être d'accroître votre chiffre d'affaires pour compenser le manque à gagner?

M. Stewart: Je réponds à cela en disant que cette mesure n'augmenterait pas beaucoup nos activités. Pour clarifier cette conclusion, voici une explication. Quand j'ai dit que les droits de péage variant entre 2 et 10 p. 100 pour le transport des marchandises de l'acheteur au client, voici ce que je voulais dire: les droits de péage les plus faibles s'appliquent aux céréales, alors que les droits les plus élevés s'appliquent à l'acier; donc, des droits de péage inférieurs pour les céréales, et des droits plus élevés pour l'acier. Pour les autres produits, les droits varient selon le cas. Pour le moment, ne considérons que les droits les plus faibles et les plus élevés.

Le total des frais de transport pour des céréales exportée de la Saskatchewan vers l'Europe est de 1,4 million de dollars, en chiffres ronds, pour un vraquier de 25 000 tonnes portant pleine charge. Certains intervenants vous diront que ce n'est pas exact. Mais je ne vous donne que des chiffres ronds, approximatifs. Sur ce total de 1,4 million, les droits de péage pour la voie maritime ne représentent que 35 000\$. Le chargement vaut environ 3 millions de dollars; donc, les frais de transport représentent 50 p. 100 de la valeur des céréales. Les frais de péage représentent environ 2,5 p. 100, et c'est sur cette base que je vous ai signalé que les droits les plus faibles étaient de 2 p. 100.

À l'autre extrémité, nous avons l'acier, et pour le transporter du producteur au consommateur il faut compter environ 1 million de dollars en chiffres ronds. La valeur de l'acier est de. . .

M. Jordan: Il s'agit du même tonnage pour l'acier?

M. Stewart: Oui, mais on peut charger 25 000 tonnes de céréales dans le navire, et seulement 22 000 tonnes d'acier sur un navire de même capacité. En gros, il s'agit de tonnages comparables.

Donc, l'acier coûte environ 1 million de dollars en frais de transport; le chargement vaut 10 millions de dollars, soit nettement plus que les céréales. Pour cette expédition de 10 millions de dollars, le péage coûtera 75 000\$, soit environ 7,5 p. 100.

[Texte]

[Traduction]

• 1040

Except for commodities and except for movements that are around the Mississippi River, Ohio River, and Illinois River part of the system—in other words, for commodities that might have the option of either moving on the Great Lakes system or moving on the inland waterway system of the U.S.—tolls aren't an issue. You might say well why do you have the market-sensitive tolls and the incentive programs? I mean, if tolls aren't an issue, why do you have an incentive toll program?

Well, we have the incentive toll program because we want to retain or even increase the marginal commodities, which could go either way and where the price difference is not too great using the Mississippi or using the seaway system. In those cases where it's more on the seaway, we have an incentive program, or we establish an incentive rate, a market-sensitive rate, that encourages the carrier to ship on the seaway and not have the commodity go down the Mississippi.

So this is a standard question, Mr. Chairman, and it's obviously an important question for the committee. I guess, quite apart from the fact that Seaway Authority is doing what the law requires it to do here, there is the fact I've mentioned now about the relationship of tolls to cost in the system, and how they might influence the transportation decision.

My suggestion, Mr. Jordan, is that, minimally, in terms of the Seaway Authority itself, we have to keep our eyes focused on the bottom line. Not being on appropriations, we're like a business. We spend a lot of time watching how we administer our scarce resources, how we prepare our budget, and how we succeed at the end of the year. Our whole company is focused in that direction, and because of our dependence on our resources and the fact that we live off what we get, we can maintain that focus, and we have a company philosophy and a company circumstance that's geared towards that. As a principle, it's a very good one, because you sharpen your pencil and you do all the things we've been able to do, which you're less inclined to do in the appropriations milieu, I have to tell you. I have been there myself once in the past and I know the difference between the two systems.

So that's another ancillary reason, somewhat apart from your question, Mr. Jordan, but I think it's still relative to the efficient operation of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system.

Mr. Jordan: But the harbour maintenance tax trust fund that the Americans use does generate a profit. Is that based on the amount of usage? Would a company pay so much to have access to that harbour, regardless of the amount of usage?

Mr. Stewart: Ships that go into American ports pay 12.5¢ per \$100 worth of value of their cargo. That 12.5¢ per \$100 worth of value of the cargo is their contribution as a harbour maintenance tax that goes into the harbour maintenance tax trust fund.

À l'exception des produits transportés dans la partie qui est reliée au fleuve Mississippi et aux rivières Ohio et Illinois, autrement dit ces produits qui peuvent être acheminés par le système des Grands lacs ou bien par le réseau fluvial intérieur des États-Unis, les droits de péage ne constituent pas un problème. Dans ce cas, me direz-vous, pourquoi avoir des droits de péage qui tiennent compte des fluctuations du marché et pourquoi avoir des programmes d'incitation? Car si les droits de péage n'influent pas sur le choix, pourquoi avoir un programme de droits de péage préférentiels?

Nous avons ce programme de droits préférentiels afin de garder et même d'augmenter le volume de trafic de certains produits marginaux pouvant utiliser l'un ou l'autre des deux systèmes sans grande différence de prix. Dans les cas où le transport par la voie maritime coûterait plus cher, nous avons prévu un système de stimulation ou un tarif préférentiel, afin que le transporteur choisisse la voie maritime plutôt que le système du Mississippi.

C'est une question que l'on pose souvent, monsieur le président, et elle est évidemment importante pour le comité. En plus du fait que l'Administration de la Voie maritime se conforme à l'exigence de la loi dans ce cas-ci, il faut également tenir compte du rapport entre les droits de péage et le coût pour l'utilisateur et de la façon dont cela pourrait influencer sur sa décision.

Pour répondre à M. Jordan, l'Administration de la Voie maritime s'intéresse surtout aux résultats financiers. Ne recevant pas de crédits du Parlement, nous devons fonctionner comme une entreprise. Nous surveillons de très près l'administration de nos maigres ressources, la préparation de notre budget et le résultat net en fin d'année. C'est là que se fait l'essentiel de nos efforts, et puisque, nous devons vivre de nos recettes, c'est le résultat financier qui nous guide dans nos décisions. C'est un très bon principe pour le fonctionnement d'une entreprise, car nous sommes obligés de rester aux aguets sans nous laisser aller, ce qui serait beaucoup plus facile si nous dépendions de l'État pour notre financement. Je parle d'expérience, car j'ai vécu les deux systèmes.

Voilà donc une autre raison, qui n'est peut-être pas reliée à votre question, monsieur Jordan, mais qui a quand même une influence sur le fonctionnement efficace de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands lacs.

M. Jordan: Mais le fonds spécial constitué à partir de la taxe d'entretien du port et utilisé par les Américains est un système rentable. Est-ce en fonction du taux d'utilisation? Ou bien le transporteur doit-il verser le même montant au port, quel que soit le degré d'utilisation?

M. Stewart: Les navires qui accostent dans les ports américains paient 12,5c. par 100\$ de valeur de leur cargaison. Ce montant constitue leur apport à la taxe d'entretien du port versée dans ce fonds spécial.

[Text]

Now you have to remember, the fund is not only established to support the financial necessities of the St. Lawrence Seaway Development Corporation in the States. Its principal objective is to rehabilitate the harbour. It's a harbour maintenance fund, so moneys are obviously used to dredge and do whatever else must be done within the harbour.

But yes, there is a surplus, and that's the American way, that's the American policy of collecting revenue to finance the two American locks. The Canadian government policy is you charge a tariff with tolls for 13 locks, and that's what it is.

Mr. Jordan: I agree with Michel and Mr. Harris. It seems if you're carrying the the cost of maintaining bridges for which there's no value being generated, no revenues being generated, it really puts you in a bad position when you're trying to explain your financial position, when something like that would distort it to the tune of \$3 million, and if you had that in there maybe you should. . .

I don't know, Mr. Chairman, what processes we could use, but certainly I think that should be addressed. I don't know any other agency in Canada—there may be some—that are carrying something of this nature, which has nothing to do with the endeavour, and they're having to pay for it.

The Chairman: I'm sure it could be addressed, Mr. Jordan.

Mr. Jordan: It doesn't make any sense to me. If you see a little light at the end of the tunnel here, with the changes you mentioned perhaps, and the possibility of greater use of the seaway for grain, steel, and coal, and if you could just unload those bridges, sell them awfully cheap. . . You don't own them, I guess; you just pay for their maintenance.

• 1045

Mr. Stewart: They are owned by the Government of Canada. They're assigned to the Seaway Authority to operate and maintain.

Mr. Jordan: Yes. That deal was probably struck for a reason way back then. It probably made sense then.

Mr. Stewart: It's not for me to say if it did or it didn't. I might suggest it did.

Mr. Jordan: Let's give them the benefit of the doubt.

Mr. Stewart: I might suggest it did. The reason it did is because that Beauharnois Canal from 1932 to 1959 was a power canal—it had only power. There was an agreement between the federal government of Canada and the provincial government in Quebec, which made sense, as you're suggesting. Then, as I said earlier, with the development of the seaway in 1959 and this water now not only being used for power but also for navigation for the first time, then the bridge responsibility was assigned to the new navigation authority, which happened to be the seaway.

Mr. Jordan: That isn't really a direct responsibility of the seaway. But you're just suggesting the ramifications of an aging fleet is that there will be usage down the road.

[Translation]

Il faut comprendre que le principal objectif de ce fonds n'est pas de subvenir aux besoins financiers de la St. Lawrence Seaway Development Corporation des États-Unis. Il vise essentiellement à financer la remise en état du port. C'est un fonds pour le maintien du port, et il sert donc à financer les travaux de dragage, etc.

Mais c'est vrai que c'est un fonds excédentaire, et cela correspond à la politique américaine, qui est de percevoir de l'argent pour financer les deux écluses américaines. La politique du gouvernement canadien est de faire payer le service par un droit de péage pour les 13 écluses.

M. Jordan: Je suis d'accord avec Michel et M. Harris. Si vous devez assumer le coût d'entretien de ponts qui ne produisent aucune recette, cela vous désavantage beaucoup sur le plan financier, car les coûts sont de l'ordre de 3 millions de dollars. . .

Je ne sais quelle serait la meilleure façon de comptabiliser ces coûts, mais j'estime qu'il faudrait régler ce problème. Je ne connais aucun autre organisme au Canada qui doive assumer le même genre de coût sans que cela soit relié aux activités de l'entreprise.

Le président: Je suis sûr que l'on pourrait régler ce problème, monsieur Jordan.

M. Jordan: Cela ne me semble pas raisonnable. Si vous pensez que l'on pourrait voir la lumière au bout du tunnel grâce aux changements que vous avez mentionnés et à une plus grande utilisation éventuellement de la voie maritime pour le transport des céréales, de l'acier et du charbon, en supposant que vous pouviez vous débarrasser de ces ponts, en les vendant pour pas grand-chose. . . Si je comprends bien, vous n'en êtes pas les propriétaires; vous êtes simplement responsables de leur entretien.

M. Stewart: Ils appartiennent au gouvernement du Canada. Leur fonctionnement et leur entretien relèvent de l'Administration de la Voie maritime.

M. Jordan: Oui. Je suppose qu'il devait y avoir une raison pour cet arrangement à l'époque; je suppose qu'il y avait une certaine logique.

M. Stewart: Ce n'est pas à moi de me prononcer là-dessus. Cet arrangement pouvait avoir une justification.

M. Jordan: Donnons-leur le bénéfice du doute.

M. Stewart: La raison de cette situation, c'est que le canal de Beauharnois servait à la production d'électricité entre 1932 et 1959. Il y avait un accord à cet effet entre le gouvernement fédéral et le gouvernement du Québec. Ensuite, après la création de la Voie maritime, en 1959, cette eau ne servait plus seulement à produire de l'électricité, mais était utilisée pour la navigation pour la première fois, et c'est la nouvelle administration maritime qui a hérité de la responsabilité du pont.

M. Jordan: Ce n'est pas vraiment une responsabilité directe de la voie maritime. Vous semblez dire qu'à cause du vieillissement de la flotte, il y aura un usage accru de la voie maritime dans l'avenir.

[Texte]

Mr. Stewart: Yes, that's a major problem. There are people in this room who know more about some of that than I do, for sure.

Mr. Jordan: Okay, thank you.

The Chairman: If you're through, Jim, we'll go to Mr. Hubbard, then Mr. Dromisky and Mr. Maloney, and then back over on this side. Can you stay with us for a while longer, Mr. Stewart?

Mr. Stewart: Yes, as long as you like.

The Chairman: Mr. Sirois, do you mind? I think this is a very important part of the initial process.

Mr. Hubbard (Miramichi): In terms of your reserves—you speak of reserves—how long will they last at this rate when you're having an annual deficit?

Mr. Stewart: The reserve, as of now, is about \$15 million, \$15.8 million at the end of March 1994, not very much money. It will certainly carry us through this year. It may carry us through another year. And depending on how we structure our maintenance program from that point onward, it may or may not continue to allow us to operate independently.

The major problem, as I've mentioned, is the very high maintenance costs. The maintenance budget continues to grow with these aging structures. We continue to put work off to the right in our program, being able to live with the risk. But there will come a time when we won't be able to slip high-priority work off to the right because the risk will be too great. So far it hasn't been.

The answer to your question really depends upon how much delay of major maintenance work we can put up with and still have a safe and reliable system. The short answer is certainly for two years we're all right. The longer it is depends on how we recast our maintenance program from that point on.

Mr. Hubbard: With regard to the dates of operation of the seaway, like in terms of the annual opening and closing and the ice-free ports, what are the dates of those?

Mr. Stewart: The St. Lawrence River up to Montreal—is that's a part of your question—is open year-round. There are ice-breaking services provided and there is a plan in place that maintains a navigable channel in the St. Lawrence River on a year-round basis up to Montreal. From Montreal further westward into the seaway system, which I've been talking about, the seaway will open as it did this year, on April 5. In other years with warmer winters, it might open at the end of March. Last year the seaway closed on December 26 because we had a relatively mild December and we had good business opportunity in the latter part of the month.

So it fluctuates about a week—well maybe a bit more than a week—on either end of the system. And the fluctuation is dictated by the severity of the weather and whether or not there's business to be transacted in that period of time.

[Traduction]

M. Stewart: Oui, c'est un aspect important. Il y a des gens ici qui connaissent la question mieux que moi.

M. Jordan: Merci.

Le président: Si vous avez terminé, Jim, nous allons donner la parole à M. Hubbard, suivi de M. Dromisky et de M. Maloney. Pouvez-vous rester un peu plus longtemps, monsieur Stewart?

M. Stewart: Aussi longtemps que vous le voudrez.

Le président: Et vous, monsieur Sirois? Je pense que c'est une partie très importante du processus initial.

M. Hubbard (Miramichi): J'aimerais savoir combien de temps vont durer vos réserves, compte tenu de votre déficit annuel?

M. Stewart: La réserve se chiffre à environ 15 millions de dollars, 15,8 millions de dollars à la fin de mars 1994. Ce n'est pas beaucoup d'argent, mais cela nous permettra de terminer l'année et peut-être une autre année. Nous ne sommes pas en mesure de dire si cela nous permettra de fonctionner de façon indépendante; tout dépendra de la structure de notre programme d'entretien à partir de ce moment-là.

Comme je l'ai déjà expliqué, le problème principal, ce sont les coûts d'entretien très élevés. Le budget d'entretien continue d'augmenter à cause du vieillissement des ouvrages d'art. Les travaux sont continuellement remis à plus tard, ce qui augmente les risques. Mais viendra un moment où nous ne pourrons plus retarder ces travaux prioritaires à cause du danger que cela représente.

La réponse à votre question dépend en grande partie de la possibilité pour nous de remettre des travaux d'entretien majeurs sans compromettre la sécurité et la fiabilité du système. À court terme cela peut encore aller pendant deux ans. À long terme cela va dépendre de la restructuration de notre programme d'entretien.

M. Hubbard: J'aimerais savoir quelles sont les dates d'ouverture et de fermeture de la voie maritime.

M. Stewart: Le fleuve Saint-Laurent reste navigable toute l'année jusqu'à Montréal. Nous avons des brise-glace qui permettent de maintenir une voie navigable dans le fleuve Saint-Laurent pendant toute l'année jusqu'à la hauteur de Montréal. À l'ouest de Montréal, la voie maritime est ouverte cette année depuis le 5 avril. Lorsque nous avons eu des hivers plus cléments, il a été possible d'ouvrir la navigation à la fin de mars. L'année dernière la voie maritime a fermé le 26 décembre à cause du temps relativement doux, et nous avons fait de bonnes affaires pendant la dernière partie du mois.

Il peut donc y avoir une variation d'une semaine, ou un peu plus, pour l'ouverture et la fermeture. Cette fluctuation est déterminée par le temps et aussi par la demande en matière de transport à ce moment de l'année.

• 1050

Mr. Hubbard: So the Government of Canada is involved with ice-breaking to Montreal and this is a significant factor in the operation of those ports. Is that a factor in terms of your operation?

M. Hubbard: Alors, le gouvernement du Canada offre un service de brise-glace jusqu'à Montréal, et c'est un facteur important pour le fonctionnement de ces ports. Est-ce que cela a également une incidence sur vos travaux?

*[Text]***Mr. Stewart:** No.

Mr. Hubbard: Only the fact that things are stored there, or may be stored and could be shipped.

Mr. Stewart: That doesn't often happen. It does happen in the Great Lakes system, I must say. There is now in certain of the ports, I must admit more American than Canadian, an arrangement where free winter storage is provided to have the commodity in place so it can be moved as soon as the season starts. But that probably wouldn't work successfully in the lower St. Lawrence River because you have an active infrastructure and you have an inventory that has to be moving, because of the fact these ports are operating year-round as distinct from the Great Lakes ports.

Mr. Hubbard: We hear from the railways, and they talk about moving some of these larger commodities and natural resources that you speak of as well. What are your projections into the future in terms of how these commodities are to be moved? I'm thinking in terms of pulp and paper products, coal, and even grain. We seem to have conflicting ideas on how these commodities could be moved from one area to another, and to which system's advantage. In the future do you see yourself being competitive enough to maintain this volume of traffic, or will the railways be the people who will pick that up?

Mr. Stewart: We're hoping so. It's a good question. It's one that we spend a lot of time addressing. We're hoping so, because we too are trying to get more efficient as a whole network, never mind just the system, the Seaway Authority, as one part of the whole network.

We have no argument with the advances that the railway companies are making in terms of improving their efficiencies and reducing their costs. None. We couldn't espouse the position we do if we had an argument with that circumstance. What we don't like are the subsidies that allow one competing mode to have an unfair advantage over another.

Our view on that is that if subsidies are to exist, have them fairly apportioned across the transportation network. In the case of the WGTA, the grain subsidy, rather than calling it a rail subsidy have it as a transpiration subsidy, and include the seaway system as a part of the applicable network.

We are not so naive as not to understand that there may be a need for subsidization of agricultural products in Canada in the future if Canadian producers are to compete on the international market. We understand that this may be difficult. Nonetheless, a proper apportionment of subsidies, if they have to stay, equitably between the transportation alternatives is a better choice in our view than just the assignment of a subsidy to one of the competing modes to the detriment of others.

Mr. Hubbard: So this would be a major recommendation of yours, that we should subsidize transportation and not a particular type of transportation.

Mr. Stewart: Yes, you could say that, and maybe I can go on to say that it's not only of ours, it's of the system in totality. We have had, over the last couple of years, a coalition called the Fair Access To Canada's Transportation System, FACTS.

*[Translation]***M. Stewart:** Non.

M. Hubbard: Seulement dans la mesure où des marchandises pourraient être entreposées dans ces endroits, puis expédiées.

M. Stewart: Cela ne se produit pas souvent dans le système des Grands lacs. Je dois reconnaître que certains des ports, plus aux États-Unis qu'au Canada, permettent l'entreposage gratuit pendant l'hiver pour que l'on puisse commencer le transport des produits dès l'ouverture de la saison. Mais cela ne pourrait pas marcher dans le Bas-Saint-Laurent parce que l'infrastructure reste en service et que les marchandises doivent circuler parce que ces ports restent ouverts toute l'année, contrairement aux ports des Grands lacs.

M. Hubbard: Les chemins de fer parlent aussi de transporter certains de ces produits plus volumineux et aussi des matières premières. Quelles sont vos prévisions concernant le transport de ces produits à l'avenir? Je pense notamment aux pâtes et papiers, au charbon, et même aux céréales. Il semblerait y avoir divergence d'opinions sur la meilleure façon de transporter ces produits. Pensez-vous que vous serez suffisamment compétitifs dans l'avenir pour maintenir ce volume de trafic, ou est-ce que les chemins de fer vont prendre une part de votre marché?

M. Stewart: Nous espérons rester compétitifs. C'est une bonne question. Nous devons y consacrer beaucoup de temps. Nous essayons aussi d'améliorer l'efficacité de tout le réseau; la voie maritime fait partie d'un réseau global.

Nous savons que les chemins de fer font des progrès pour améliorer leur efficacité et réduire leurs coûts. Cela, nous le reconnaissons. Nous n'adopterions pas cette position si la situation nous paraissait inacceptable. Ce que nous n'aimons pas, ce sont les subventions qui avantagent un mode de transport par rapport aux autres.

Nous estimons que s'il doit y avoir des subventions, il faudrait les répartir également dans tout le réseau de transport. Pour ce qui est de la subvention accordée pour le transport des céréales de l'Ouest, il ne faudrait pas la limiter au transport ferroviaire, mais la considérer comme une subvention accordée pour le transport sur tout le réseau, y compris la voie maritime.

Nous sommes assez réalistes pour comprendre qu'il sera peut-être nécessaire de subventionner la production agricole au Canada pour permettre aux producteurs canadiens de faire face à la concurrence internationale. Nous comprenons aussi que cela peut créer des difficultés. Néanmoins, nous estimons qu'il faut une bonne répartition des subventions entre les différents modes de transport plutôt que d'avantager un seul mode au détriment des autres.

M. Hubbard: Ce serait donc une de vos recommandations principales, c'est-à-dire que l'on subventionne les transports en général plutôt qu'un mode en particulier.

M. Stewart: Oui, et je dirais que ce n'est pas seulement notre recommandation; elle est partagée par tous les autres intervenants. Nous avons créé il y a deux ou trois ans une coalition pour l'accès équitable au système de transport

[Texte]

One of the recommendations of that coalition, and it certainly had the Seaway Authority's support, was that if the subsidization program were to continue, it be apportioned to the transportation network in totality as distinct from just being applied to the railways. That would include the seaway.

The Chairman: This is bit unusual. I will look to Mr. Harris and Mr. Guimond for direction on this question. We have some other members who are not official members of this committee. Would you would prefer to go to your second round of questioning and then we'll come to the other members?

Mr. Guimond: I'll go.

The Chairman: All right. Mr. Harris, you will let them go and then we'll come back to you. Thank you.

M. Guimond: Je voudrais simplement m'assurer que j'ai bien compris votre réponse à une question de M. Harris. Est-il exact que, pour 1993, les pertes sont estimées à 5 millions de dollars?

Mr. Stewart: That's correct.

M. Guimond: D'accord. Si l'on revenait aux chiffres d'avant 1984 et que nous avions transité le nombre ad hoc de tonnes de grain provenant de l'Ouest, y aurait-il eu perte ou surplus d'opération?

• 1055

Mr. Stewart: Looking at the figures before 1984, it's likely there would have been a surplus. Let me give you a bit more information, Mr. Guimond, which may help.

We estimate the loss at about three million tonnes a year, as I mentioned earlier, because of the WGTA, the railway subsidy that encourages shipments west as distinct from east.

In the present circumstance, in order to break even, with the other commodities as we predict they will be in 1994—steel, coal, iron ore, petroleum products, soda ash and phosphorous, and all the other commodities—we would need 12 million tonnes of Canadian grain.

Last year the system moved about six million tonnes of Canadian grain, which added to the three million tonnes would bring it to nine million, but that is still not enough. The pre-1984 figures would make a difference. In some cases, as the chairman will know, they were 10, 12, and sometimes as high as 15 million tonnes a year out of Thunder Bay.

There's a lot more to this than just that. There is the whole development of the Pacific Rim market, and the emphasis of the marketers in the Wheat Board to market the product in Asia, as distinct from marketing a product in Europe. More of it is going that way. That tends to focus attention for wheat sales in Canada on the west coast and the Pacific Rim. If some of that marketing effort were transferred back to Europe and North Africa, there could be a change in volumes leaving this country for that reason too.

M. Guimond: Si j'ai posé cette question à M. Stewart, c'est qu'il m'a semblé qu'il avait répondu à la question de M. Harris comme si deux et deux font quatre, à savoir que, si l'entretien des quatre ponts était dévolu à la province de Québec, nous aurions été dans une meilleure situation financière.

[Traduction]

canadien, la FACTS. Cette coalition a préconisé, avec l'appui de l'Administration de la Voie maritime, que, si les programmes de subvention devaient continuer, l'argent soit réparti dans tout le réseau de transport, et non pas réservé seulement aux chemins de fer. Cela comprend donc la voie maritime.

Le président: Nous sommes dans une situation un peu inhabituelle. Je vais demander l'avis de M. Harris et de M. Guimond à ce sujet. Nous avons parmi nous des députés qui ne sont pas des membres officiels du comité. Préférez-vous commencer maintenant le deuxième tour de questions et ensuite donner la parole aux autres députés?

M. Guimond: Je vais commencer.

Le président: Très bien. Monsieur Harris, vous aurez votre tour plus tard. Merci.

Mr. Guimond: I just want to make sure that I did understand your answer to a question put by Mr. Harris. Did you say that the estimated losses for 1993 are \$5 million?

M. Stewart: C'est exact.

Mr. Guimond: I see. Looking at the figures before 1984 and assuming we had shipped the same number of tons of grain from the West, would there have been an operation loss or surplus?

M. Stewart: Pour ce qui est des chiffres d'avant 1984, il est probable que nous aurions eu un excédent. Permettez-moi de vous donner quelques renseignements supplémentaires, monsieur Guimond, qui pourront vous être utiles.

D'après nos estimations, les pertes se situent à environ trois millions de tonnes annuellement à cause de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, la subvention ferroviaire qui encourage les expéditions vers l'ouest plutôt que vers l'est.

Dans les circonstances actuelles, afin de rentrer dans nos frais, si les autres produits se conforment à nos prévisions pour 1994—je parle de l'acier, du charbon, du minerai de fer, des produits pétroliers, de la soude et du phosphore—it nous faudrait 12 millions de tonnes de grain canadien.

L'année dernière environ six millions de tonnes de céréales canadiennes ont transité par la voie maritime, ce qui, ajouté aux trois millions de tonnes, nous amènerait à neuf millions, mais ce n'est toujours pas suffisant. Les chiffres d'avant 1984 pourraient changer la situation. Dans certains cas, comme le président le sait, il y a eu 10, 12 et parfois jusqu'à 15 millions de tonnes expédiées annuellement de Thunder Bay.

Mais ce n'est pas le seul facteur qui entre en ligne de compte. Il y a l'expansion du marché du bassin du Pacifique et l'important effort de commercialisation de la Commission du blé en Asie plutôt qu'en Europe. Le mouvement se fait de plus en plus dans ce sens, d'où l'importance des ventes de blé sur la côte ouest et dans les pays du bassin du Pacifique. Si une partie de cet effort de commercialisation se concentrait davantage sur l'Europe et l'Afrique du Nord, cela pourrait avoir une influence sur les volumes expédiés à partir du Canada.

Mr. Guimond: The reason why I put this question to Mr. Stewart is that he seemed to be saying in answer to Mr. Harris something like two and two are four, namely that if the responsibility for maintaining the four bridges was transferred to the Province of Quebec, we would be in a better financial situation.

[Text]

Il ne faudrait pas oublier, et vous en faites état, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui a été promulguée en 1984 par les conservateurs Mazankowski, Harvey Andre et Kim Campbell. Cette loi a favorisé le transport du grain par bateau, via les ports de la côte Ouest, au détriment de Thunder Bay et des ports du Québec. Je n'ai pas aimé votre réponse plus tôt et vous avez démontré une évidence peut-être un peu trop simpliste. Cela termine mon commentaire sur ce point.

Dans votre texte vous dites que les deux compagnies de chemin de fer canadiennes fonctionnent de façon plus efficiente et économique que jamais; elles semblent prétendre le contraire. La fusion des deux compagnies de chemins de fer aura-t-elle un impact positif ou négatif? Je croirais qu'il sera négatif d'après le nombre de tonnes qui seront transitées dans la Voie maritime.

Mr. Stewart: I agree it would be negative. Officially, the Seaway Authority doesn't feel it ought to argue with efficiency. If the combination of these two lines into one east of Winnipeg is being done in the name of efficiency, and if we continue to talk about efficiencies in our own organization, we'd better be consistent.

We just have to learn to operate on a competitive basis in whatever way we must with this system, in order to be a part of the new scenario and succeed with it.

M. Guimond: À la page 11 du document que j'ai ici, vous dites qu'au cours des cinq prochaines années on s'attend à que les recettes plafonnent à environ 70 millions de dollars par année. Cette augmentation découlera, en grande partie, des augmentations du tarif des droits.

[Translation]

As you mentioned, there's a point we must remember, namely the Western Grain Transportation Act enacted in 1984 by the Conservatives Mazankowski, Harvey Andre and Kim Campbell. This Act encouraged the shipment of grain by boat from western ports to the detriment of Thunder Bay and Quebec ports. I didn't like the answer you gave a while ago in making a rather simplistic assertion. That concludes my comment on that point.

In your statement you say that the two railway companies in Canada are operating in a more efficient and economical manner than ever; they seem to be claiming the contrary. Would the merger of these two companies have a positive or negative impact? I assume it would have a negative impact on the number of tons shipped on the Seaway.

M. Stewart: Je suis d'accord avec vous, ce serait négatif. Normalement, l'Administration de la Voie maritime estime qu'elle ne devrait pas trouver à redire à l'efficacité. Si la fusion de ces deux lignes à l'est de Winnipeg se fait au nom de l'efficacité, et si nous cherchons à améliorer l'efficacité de notre propre entreprise, nous devons être cohérents.

Il nous faudrait donc apprendre à faire face à la concurrence à l'intérieur du réseau afin de jouer avec succès notre rôle dans ce nouveau scénario.

Mr. Guimond: On page 9 of the document I have here, you say that over the next five years you expect to see your revenue reach a ceiling of about \$70 million a year. This increase is to result to a large extent from higher tolls.

• 1100

Avez-vous comme objectifs, pour les cinq prochaines années, d'aller à peu près dans le sens de l'inflation ou de tenter d'obtenir plus de liquidités ou de marge de manoeuvre? Et quel serait l'impact, probablement négatif, de l'augmentation du tarif des droits? Des armateurs ou des transporteurs pourraient peut-être choisir de transiter par le Mississippi, Boston ou Philadelphie en mettant la marchandise sur conteneurs. Je l'ignore, mais l'augmentation du tarif des droits pourrait-elle avoir un impact négatif?

Mr. Stewart: The intention, Mr. Chairman, would be to have tariff of toll increases that equate to inflationary increases—the consumer price index, in other words. This may or may not be possible. The facts in this case are that we do have a treaty with the Americans on the question of tolls, and we have to have the agreement of the Americans for tolls even for the all-Canadian Welland Canal, never mind the international section of the system between Montreal and Lake Ontario. So whether or not we succeed in having inflationary increases in the tariff of tolls over the next five years will remain to be seen.

If we were today increasing the tolls so that we would break even, we would have to increase them at today's commodity levels by 13%, which is too much.

In the next five years are your intentions to follow the inflation rate or to increase your cash flow or level of tolerance? Any increase in the tariff of toll would probably have a negative effect. What would be the impact? Carriers or shipowners would probably then choose to transit through the Mississippi, Boston or Philadelphia and to use containers. I wonder if the increase in the tariff of toll could have a negative impact?

M. Stewart: Monsieur le président, nous voudrions que l'augmentation du tarif des droits suive l'inflation—l'indice des prix à la consommation, autrement dit. Nous ne pouvons pas dire si cela sera possible. À cet égard, nous avons signé un traité avec les Américains pour les droits, et il nous faut obtenir leur accord pour les droits que nous imposons, même en eaux totalement canadiennes, sur le canal Welland, sans parler du tronçon international entre Montréal et le lac Ontario. Il faudra voir si nous réussissons à obtenir au cours des cinq prochaines années une augmentation du tarif des droits correspondant à l'inflation.

Si nous augmentions les droits dès aujourd'hui afin de pouvoir faire nos frais, il faudrait que l'augmentation soit de 13 p. 100, ce qui est trop.

[Texte]

To answer the third part of your question, you have to be careful with increases, particularly for those commodities that have the option of selecting another alternative. As I mentioned earlier, our incentives and our market sensitivity in terms of our rate structure are all geared to those commodities that have a choice and how we can retain them on this system as distinct from moving to another system.

I think that is the answer to your three questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond. In the interest of accuracy and those names that you mentioned that the Western Grain Transportation Act rests at their feet, I think you had better include the names Trudeau and Pepin and Lalonde and Axworthy. It was our government that brought in the WGTA.

Mr. Dromisky (Thunder Bay—Atikokan): I'm Stan Dromisky from Thunder Bay. I grew up on the banks of the Kaministiquia River and when I was a child on any given day during the shipping season there would be anywhere from a dozen to two dozen ships going up and down that river or docked along its banks. Today we have three ships on that river, and they have a very questionable future.

It is puzzling to me how we, with one of the greatest natural assets in the world, have come to the point where we can identify and recognize all of those strategies that we have implemented politically and economically to bring about the demise of this great natural asset. I find it very disturbing. I would appreciate a little history lesson to get some better in-depth comprehension of what is going on here and what has happened.

We know that the air industry and the trucking industries and the railway industry are all very heavily subsidized. There is no doubt about that. Yet this seaway system that we have, and we are talking about the ships, is not being subsidized. Why? What historical factors came into the picture at the beginning for governments of the past to make a decision of that nature?

Mr. Stewart: I don't think I could answer that question. If I had been here in the past and in the job I am in now, I might have been in a better position to answer your question.

The Chairman: I am not sure, Mr. Dromisky, that you have received all of the information. I am going to ask the clerk and all those people we have invited to include you in our mailing list.

Mr. Dromisky: Oh, I see. I'm just a newcomer here.

The Chairman: And there is an excellent report I suggest you read that gives you the answers to the question you raise.

Mr. Dromisky: Okay. Thanks.

• 1105

The Chairman: I apologize very much for not getting this information to some of you people, but it will be done in the future. Go ahead, Mr. Dromisky.

Mr. Dromisky: Yes, my question deals with costs. Pilots that bring the foreign ships through the system—is that a major factor in terms of total costs that have to be considered?

[Traduction]

En réponse à la troisième partie de votre question, je dirais qu'il faut être prudent quand on augmente les droits, surtout dans le cas des produits qui peuvent être transportés par un autre mode. Je l'ai dit tout à l'heure, sur le plan de notre barème, il faut tenir compte des incitatifs nécessaires et de la réaction du marché dans le cas de ces produits qui peuvent être transportés par un autre mode. Nous devons trouver le moyen d'amener les transporteurs à choisir notre système plutôt qu'un autre.

Je pense que cela répond à vos trois questions.

Le président: Merci, monsieur Guimond. Pour plus de précision, et pour ajouter aux noms que vous avez cités, il faut inclure dans le parrainage de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest les noms de Trudeau, Pepin, Lalonde et Axworthy. C'est notre parti qui a fait adopter la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

M. Dromisky (Thunder Bay—Atikokan): Je m'appelle Stan Dromisky, et je suis de Thunder Bay. J'ai grandi sur les rives de la rivière Kaministiquia, et, en saison, quand j'étais enfant, on pouvait voir de 12 à 24 navires remonter ou descendre la rivière, ou encore accoster. Aujourd'hui, il n'y en a guère plus que trois sur cette rivière, et leur avenir est très incertain.

Nous sommes dotés d'un des actifs naturels les plus riches du monde, et je ne m'explique pas comment on a pu en arriver à élaborer toutes ces stratégies politiques et économiques qui ont abouti au déclin de ce formidable atout naturel. Je trouve cela très troublant. J'aimerais bien qu'on me fasse un peu l'historique de la situation pour que je comprenne mieux ce qui se passe et ce qui s'est produit.

Nous savons que le transport aérien, le transport routier et le transport ferroviaire sont très intensément subventionnés. Cela ne fait aucun doute. Pourtant, la voie maritime—il s'agit ici de navires—ne l'est pas. Pourquoi? Quels sont les facteurs historiques qui sont intervenus autrefois pour que les gouvernements prennent une décision de ce genre?

M. Stewart: Je ne pense pas pouvoir répondre à cette question. Si j'avais occupé autrefois les fonctions que j'occupe maintenant, j'aurais peut-être pu répondre à votre question.

Le président: Monsieur Dromisky, il se peut bien que vous n'ayez pas reçu tous les renseignements. Je vais demander à la greffière et à tous ceux que nous avons invités de vous inscrire sur notre liste d'envoi.

M. Dromisky: Je vois. Je suis nouveau.

Le président: Il existe un excellent rapport que vous devriez lire, car il contient les réponses aux questions que vous soulevez.

M. Dromisky: D'accord. Merci.

Le président: Je prie certains d'entre vous de m'excuser si je ne vous ai pas envoyé ces renseignements. Ce sera fait à l'avenir. Poursuivez, monsieur Dromisky.

M. Dromisky: J'ai une question à poser à propos des coûts. La rémunération des pilotes qui font passer les navires étrangers par la voie constitue-t-elle un élément important du coût total que l'on doit prendre en compte?

[Text]

Mr. Stewart: I wouldn't suggest it's a major factor in terms of total costs, but I don't know the specifics. The view of the Seaway Authority is that pilotage is a matter of safety as distinct from one of economics. That's where we leave that question.

Mr. Dromisky: Okay. As I see it, right now we have a great number of ships of a certain size, which can get through the locks, involved in a network of distributing and carrying bulk commodities from port to port, but in the system, all the way up to Baie Comeau and possibly some going around to the eastern seaboard of the United States. In the future, is this what you still envisage? In other words, a major thrust would be to support and nurture and develop that particular network only? Or are we taking into consideration for future purposes the implication of foreign trade?

I'm concerned about the size of ships, for instance. The vast majority of the shipyards in the world are producing monsters. Are the shipowners of the future going to be very, very concerned or influenced by, for instance, the size of our locks, the depth of the water, the docking facilities, and so forth?

Mr. Stewart: There are a couple of questions there. The first is are we interested in international trade, foreign trade. The answer is yes, we are. How are we indicating that interest? By being participants in the international trade missions with our colleagues in the United States from time to time, but maybe more specifically by targeting specific commodities with specific customers in European countries, which we think is a better benefit for our dollar than the shotgun approach on a trade mission.

We've also emphasized the domestic opportunities in the foreign trade field by encouraging domestic producers and suppliers to use the seaway system as distinct from some other North American alternatives they sometimes have used.

So yes, we're interested in foreign trade and foreign development, just as we're very interested in domestic trade with the domestic fleet that are on the lakes in the three ships of the Paterson fleet that you mentioned that you're used to, or three of the remaining ships that are very much concerned with the bulk trade for grain and iron ore. But you know there are two sides to this, and we're interested in both sides.

In terms of the future and what the foreign fleet might do, you're right that there is an emphasis on Cape-sized vessels and Panamex-sized vessels because of the economies of scale. It's also the case, though, that shipowners are building what we call seaway-sized vessels, which would fit your description of length and depth. The latest example is Fednav Ltd., a Canadian company that has just announced the signing of a contract with a Chinese shipyard in Shanghai to build four seaway-sized vessels with the prospect of maybe another four being built before too long. So that's one example of a foreign operator building seaway-sized vessels with an eye to the future.

The comment I made earlier at the end of those remarks about the fleet simply says if you allow the fleet to degenerate and get to the point where you don't have one, then whatever commodities there are in the year 2010 or 2020 will have no

[Translation]

M. Stewart: Je ne dirais pas que c'est un élément important du coût total, mais je n'ai pas les chiffres précis. Selon l'Administration de la Voie maritime, le recours à ces pilotes est une question de sécurité plutôt que d'économie. C'est ainsi que nous voyons les choses.

M. Dromisky: D'accord. Actuellement, nous avons un grand nombre de navires d'une certaine taille, qui peuvent passer par les écluses et qui font partie d'un réseau de distribution et de transport de produits en vrac d'un port à l'autre, et cela couvre tout le système jusqu'à Baie Comeau, et peut-être même jusque sur la côte est des États-Unis. Pensez-vous que quelque chose changera dans l'avenir? Autrement dit, a-t-on l'intention, avant tout, de soutenir, d'encourager et de développer ce réseau en particulier? Au contraire, pour l'avenir, compte-t-on sur un regain du commerce extérieur?

C'est la taille des navires qui m'inquiète, par exemple. La vaste majorité des chantiers navals de par le monde produisent des monstres. Les armateurs de l'avenir ne vont-ils pas s'inquiéter de la taille de nos écluses, par exemple, de la profondeur des eaux, des installations d'amarrage, etc.?

M. Stewart: Vous nous posez deux ou trois questions ici. Vous nous demandez si le commerce international nous intéresse. Je vous répondrai que oui. Comment manifeste-t-on notre intérêt? Eh bien, nous participons à des missions commerciales internationales avec nos collègues américains, mais, de façon plus concrète, nous cibons certains produits chez certains clients européens, car nous pensons que cela est plus profitable pour nous que l'approche globale d'une mission commerciale.

Nous avons aussi mis l'accent sur les débouchés nationaux du commerce international en encourageant nos producteurs et nos fournisseurs à emprunter la voie maritime plutôt que d'autres routes qu'ils empruntaient jusqu'alors en Amérique du Nord.

Effectivement, le commerce international et le développement international nous intéressent, tout comme le commerce national qu'assument les trois navires de la flotte Paterson sur les lacs, dont vous venez juste de parler, c'est-à-dire les trois navires qui restent et qui s'occupent essentiellement de transport en vrac des céréales et du minerai de fer. Il y a cependant d'autres aspects à cela qui ne nous intéressent pas moins.

Pour ce qui est de l'avenir et de ce qu'une flotte étrangère pourrait faire, vous avez tout à fait raison, car désormais ce seront les bâtiments gigantesques qui seront en vogue, à cause des économies d'échelle qu'ils permettront de faire. Il ne faut pas oublier cependant que les armateurs font construire ce que nous pourrions appeler des bâtiments de la taille de la voie maritime, qui correspondent à nos longueurs et tirants d'eau réglementaires. Le dernier exemple est celui de Fednav Ltée, une société canadienne qui vient d'annoncer la signature d'un contrat avec un chantier naval chinois de Shanghai pour la construction de quatre bâtiments de taille réglementaire, et éventuellement de quatre autres sous peu. Voilà donc l'exemple d'un transporteur étranger qui fait construire des bâtiments appropriés à la voie maritime, et ce, en vue de l'avenir.

Pour en revenir à ce que je disais tout à l'heure à propos de la flotte, si on permet à la flotte de se dégrader à tel point que nous n'aurons plus de bateaux, quels que soient les produits que l'on souhaitera transporter en l'an 2010 ou en l'an 2020, nous

[Texte]

bottoms to carry them in the seaway system. We were highlighting for both the domestic fleet and the foreign fleet together the necessity to plan now and replace the fleet, because it's going to be needed in 20 years' time.

Mr. Dromisky: Thank you.

Mr. Maloney (Erie): I just have a comment on the four structures within Quebec that are a \$3 million maintenance load on your backs. To me this is really a problem between the Government of Canada and the Province of Quebec. It shouldn't be on your shoulders. Is there no way this responsibility can be put where it really lies?

[Traduction]

n'aurons plus de flotte pour le faire. Pour la flotte nationale comme pour la flotte étrangère nous soulignons l'importance de se préparer maintenant à remplacer les bateaux, car le besoin va se faire sentir dans 20 ans.

M. Dromisky: Merci.

M. Maloney (Erie): Je voudrais faire une remarque sur les quatre structures de la province de Québec qui représentent 3 millions de dollars d'entretien. Selon moi, cela se résume à un problème à régler entre le gouvernement du Canada et celui du Québec. Nous ne devrions pas avoir à assumer ce fardeau. N'y a-t-il pas moyen d'imposer cette responsabilité à ceux à qui elle appartient?

• 1110

Mr. Stewart: Earlier, in answer to Mr. Guimond's question, I said that it's a difficult problem, and it is. The committee will understand that this is not easily accomplished. I didn't really mean it to be such a major issue this morning, but it nonetheless is an important fact for the seaway. There isn't anything we can do until the two levels of government come to some agreement. Meanwhile, somebody has to continue to pay the operation and maintenance costs for these structures. Until the Government of Canada says it is not us, I guess it's going to continue to be us.

Mr. Maloney: The whole idea is to discuss the viability of the seaway. I have gone over your report. It's really a report of doom and gloom, and if the seaway was all of a sudden to be no more, it would certainly have a negative impact on the communities along the St. Lawrence Seaway system as well as those sectors of our economy that traditionally used the seaway for transportation.

Could you rank some of the negative impact factors of the seaway's operations and provide your comments on the solution to those negative factors? You alluded to the Western Grain Transportation Act and perhaps providing a whole transportation subsidy as opposed to subsidizing one area of the transportation system. Can you do that with some of the other negative factors? You have given us the problems, but we are a little bit short of solutions.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I'll try to answer that question.

Changes to the WGTA, as I said earlier, would certainly be of some assistance, and that may well be accomplished by way of GATT. The advantage may be that it requires agricultural subsidies in other countries to change, as well as those in Canada, and that tends to maintain a more level playing field.

An increase in shipments of low-sulphur coal, which I was talking about earlier, because of the millions of tonnes of reserve in North America and corresponding requirements for this product in Europe ought to augur well for the seaway. The increase in the manufacture of steel made up with imports of steel slab and the corresponding increased usage of iron ore to produce North American steel are two other areas where improvements may occur.

M. Stewart: En réponse à une question de M. Guimond, j'ai dit qu'il s'agissait là d'un problème épineux. C'est un fait. Les membres du comité comprendront que ce n'est pas facile. Je ne voulais pas en faire une grosse affaire ce matin, mais néanmoins c'est important pour la voie maritime. Nous ne pourrions rien faire tant que les deux paliers de gouvernement ne s'entendent pas. Entre-temps, il faut bien que quelqu'un continue de payer les coûts d'exploitation et d'entretien de ces ouvrages. Tant que le gouvernement du Canada soutiendra que ce n'est pas à lui de le faire, nous nous en chargerons.

M. Maloney: Il s'agit essentiellement ici de parler de la viabilité de la voie maritime. J'ai pris connaissance de votre rapport. C'est un rapport vraiment pessimiste, et si la voie maritime devait disparaître, cela aurait certainement une incidence néfaste sur les localités riveraines, de même que sur les secteurs de notre économie qui depuis toujours comptent sur elle.

Pouvez-vous nous donner des exemples de facteurs négatifs dans l'exploitation de la voie maritime et nous proposer des éléments de solution? Vous avez parlé de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et de la possibilité d'offrir une subvention générale au transport plutôt qu'une subvention ponctuelle. Pouvez-vous faire de même avec d'autres facteurs négatifs? Vous avez posé le problème, et nous sommes à court de solutions.

M. Stewart: Monsieur le président, je vais essayer de répondre à cette question.

Des modifications à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, comme je l'ai dit, aideraient certainement, et cela pourrait très bien se faire dans le cadre du GATT. L'avantage, c'est que cela pourrait entraîner une éventuelle modification des subventions agricoles dans d'autres pays, et au Canada également, ce qui garantirait des règles du jeu plus équitables.

Comme je vous le disais tout à l'heure, si les expéditions de charbon à faible teneur en soufre augmentaient, étant donné qu'en Amérique du Nord nous en avons des millions de tonnes en réserve et que les débouchés existent en Europe, nous pourrions être optimistes pour l'avenir de la voie maritime. On pourrait aussi compter sur des améliorations grâce à un regain de la fabrication de l'acier à partir de brames d'acier importées, et à partir de notre minerai de fer pour produire de l'acier nord-américain.

[Text]

The general improvement in the economy, as the CPI continues to increase to maybe 3% this year, and hopefully more next year, will obviously improve business and business opportunities, which translates into greater transportation of seaway commodities on the seaway system.

There are a number of others that may not come to mind at the moment, but principally those are the things we would see as being improvements for the seaway over the next number of years.

The Chairman: Mr. Kilger has invited us to his riding of Cornwall, and that was one of the reasons why I had requested the helicopters. He also said he would pick up the tab for lunch. I'm not sure if we should get that on the record.

Mr. Kilger (Stormont—Dundas): Why not?

The Chairman: For the whole committee.

Mr. Kilger: For you, Mr. Chairman, and your committee, I would be only too glad to do so. It would be the place of my choice.

Mr. Chairman, let me begin by congratulating you on your initiative and commitment to issues related to the seaway. I came to Ottawa in 1988, the same time you did, and from the first day we met it was very clear that one of the chief concerns you had regarding the constituents of Thunder Bay—Nipigon was of course in the area of the seaway. I recall very vividly visiting your riding at one time with a great deal of attention being paid to that particular issue.

I want to congratulate other members of the committee for their commitment to this very important initiative, as I see it.

Je tiens à remercier également tous les membres du Comité de leur obligeance à me laisser participer à ce moment-ci.

Je n'ai pas l'intention d'en faire un abus, mais vous allez certainement comprendre que la ville de Cornwall est reconnue comme

the seaway city, and is commonly referred to as Seaway City.

• 1115

President Stewart of course follows in the steps of an illustrious first president of the seaway, none other than the late Hon. Lionel Chevrier, who served in the cabinets of Mackenzie King, St. Laurent, and Mr. Pearson.

I don't want to delay the committee with historical detail, so let me get to the revenue side, which is of particular concern to me.

I understand there are provisions for an all-Canadian seaway and in fact there are lands still in the possession of the Crown to meet that vision. I guess it will be a political decision whether or not we continue to pursue that objective and retain those lands. Dispersion of them might be a way of increasing your revenues.

The Americans decided at a later date to join the seaway initiative, with only two locks. As you said previously, we are in possession of and maintain 13 locks, so obviously we had a great deal more cost. I want to understand. I imagine when the

[Translation]

Une reprise générale de l'économie, si l'indice des prix à la consommation atteint 3 p. 100 cette année, et grimpe encore l'année prochaine, va certainement améliorer les affaires, ce qui se traduira par une intensification du trafic sur la voie maritime.

Il y a peut-être d'autres facteurs qui ne me viennent pas immédiatement à l'esprit, mais voilà ce qui permettrait d'améliorer les choses pour la voie maritime dans l'avenir immédiat.

Le président: M. Kilger nous a invités dans sa circonscription de Cornwall. C'est pour cela que j'ai parlé d'hélicoptères. Il a également dit qu'il offrirait le déjeuner. Je ne sais pas s'il convient d'en parler ici.

M. Kilger (Stormont—Dundas): Pourquoi pas?

Le président: Cette invitation s'adresse à tous les membres du comité.

M. Kilger: Je me ferais un plaisir de le faire pour vous, monsieur le président, et pour les membres du comité. Je choisirai l'endroit.

Monsieur le président, permettez-moi de vous féliciter de l'initiative que vous avez prise et de l'intérêt que vous témoignez envers toute la question de la voie maritime. Je suis arrivé à Ottawa en 1988, en même temps que vous, et dès que je vous ai rencontré j'ai tout de suite compris qu'une de vos principales préoccupations au sujet de vos commettants de Thunder Bay—Nipigon tenait à la voie maritime. Je me rappelle m'être rendu dans votre circonscription et je me souviens de l'attention particulière qu'on y accordait à cette question.

Je tiens à féliciter les autres membres du comité de cette très importante initiative.

I also want to express my appreciation to all members of the committee who have gracefully allowed me to ask questions at this point.

I don't intend to abuse that privilege, but you will certainly understand that the City of Cornwall is recognized as

la ville de la Voie maritime, comme on l'appelle communément.

Il va s'en dire que le président Stewart marche dans les traces de l'illustre premier président de la Voie maritime, nul autre que feu l'honorable Lionel Chevrier, qui a été ministre dans les cabinets Mackenzie King, St-Laurent et Pearson.

Je ne veux pas retarder les travaux du Comité en réécrivant l'histoire, et je vais donc tout de suite parler des recettes, ce qui m'inquiète particulièrement.

Si je ne n'abuse, il y a des dispositions qui prévoient une voie maritime entièrement canadienne, de fait, il y a des terres que l'État conserve précisément à cette fin. Il faudra une décision politique à cet égard et on déterminera alors si l'on doit, ou non, garder ces terres. Si l'on choisissait de s'en défaire, cela pourrait augmenter les recettes.

Les Américains ont décidé, après coup, de nous emboîter le pas et ils n'ont que deux écluses. Vous l'avez dit tout à l'heure, nous sommes propriétaires de treize écluses que nous entretenons, de sorte que cela nous coûte beaucoup plus cher.

[Texte]

Americans set their port fees we are consulted, or should be. Do we set the tolls according to our needs, concerns, and values, or is there an agreement to consult with our other partner, the United States?

Mr. Stewart: We are obliged to consult with the United States. That obligation carries from the 1959 treaty on the tariffs and tolls jointly signed by the two countries.

We do have a tariffs and tolls advisory committee that meets. It is made up of representatives of both the Seaway Authority in Canada and the St. Lawrence Seaway Development Corporation in the United States. This committee recommends to the administrator in the United States and me what the increase, if any, should be, notwithstanding the fact of the thirteen locks versus the two.

You're correct that we don't participate in the port maintenance tax discussion. By agreement, our U.S. colleagues must concur in the Montreal-Lake Ontario section and agree in the Welland Canal section to the revised tariffs or tolls. If they don't agree there can be no revision.

Mr. Kilger: Do you find that somewhat weakens our ability? I support your view to retain tolls as a means of revenue for the maintenance of the seaway and its viability at this time. Other colleagues might be more interested in the reduction or elimination of the tolls on the basis of better marketing. So I am not anxious to reduce the tolls.

Is our position not weakened by this agreement? You were talking earlier about—I don't want to trivialize it—the amount of \$3 million with regard to Canada-Quebec agreements related to bridges, which I want to get to later. Could we not enhance our own position with a better agreement with the Americans on the issue of tolls, and have greater control of a mode of transportation that has served us well and offers us the potential to continue to serve us well and possibly better?

Mr. Stewart: I think the answer to that is yes. If the treaty were constructed differently, then the Canadian position might be better reflected, and potentially the advantages to Canada would be greater.

You mentioned earlier that I agree with the toll structure. Yes, I do, Mr. Kilger, but it really doesn't matter. It is government policy. The Government of Canada now says there will be a tariff of tolls, and there is, and it is the one the Seaway Authority administers. So it is not up to us to decide if we like it. It is the Canadian government policy at the present time, and that's the one we are carrying out.

Mr. Kilger: Mr. Stewart, you referred earlier to a problem you were having with I think it was a corporation tax. Have you formulated an opinion yet, or is it to be left entirely to politicians to decide whether we should continue to live with the vision of an all-Canadian seaway? Or should we be considering getting rid of some of these assets to put the corporation in a better financial position?

[Traduction]

J'aimerais comprendre. Je suppose que les Américains nous consultent avant d'établir leurs droits portuaires. En tout cas, ils le devraient. Est-ce que nous fixons les péages suivant nos besoins, nos préoccupations et nos valeurs, ou y a-t-il un accord qui prévoit que nous consultations notre partenaire, les États-Unis ?

M. Stewart: Nous sommes obligés de consulter les États-Unis. Cette obligation découle du traité de 1959 sur les tarifs et les péages dont les deux pays sont signataires.

Nous avons un comité consultatif sur les tarifs et les péages qui réunit des représentants de l'Administration de la Voie maritime canadienne et de la St. Lawrence Seaway Development Corporation américaine. Ce comité recommande à l'administrateur américain et à moi-même d'éventuelles augmentations, bien que nous ayons treize écluses, alors qu'ils n'en ont que deux.

Vous avez raison, nous ne participons pas aux discussions concernant la taxe de maintenance des ports. Selon notre entente, nos homologues américains doivent approuver les tarifs et les péages révisés pour le tronçon Montréal-Lac Ontario et pour celui du canal Welland. Sans leur approbation, nous ne pouvons pas modifier ces tarifs.

M. Kilger: Avez-vous l'impression que cela vous lie les mains? Je conviens avec vous qu'il faut maintenir les péages car cela constitue une source de recettes pour le maintien viable de la Voie maritime. Certains de mes collègues voudraient peut-être qu'on les réduise ou qu'on les supprime pour des raisons de commercialisation. Pour ma part, ce n'est pas ce que je préconise.

Notre position n'est-elle pas affaiblie en raison des dispositions de l'accord? Tout à l'heure, et sans vouloir minimiser la chose, vous avez parlé d'une somme de 3 millions de dollars prévue dans le cadre d'accords Canada-Québec concernant des ponts, ce dont je voudrais parler plus tard, d'ailleurs. N'y aurait-il pas lieu, pour améliorer notre propre position, de signer une entente plus favorable avec les Américains en ce qui a trait aux péages, afin d'exercer un meilleur contrôle sur un mode de transport qui nous a bien servi jusqu'ici et qui a le potentiel de continuer à le faire et même nous servir encore mieux?

M. Stewart: Je vous répondrai que oui. Si le traité était conçu différemment, la position du Canada en serait plus propice et il se pourrait que notre pays en tire plus d'avantages.

Vous avez rappelé que je suis favorable au barème des péages. Effectivement, monsieur Kilger, c'est le cas, mais c'est sans importance car c'est la politique du gouvernement. Le gouvernement du Canada décrète qu'il y aura un certain barème de péages et c'est ce qu'applique, l'Administration de la Voie maritime. Nous n'avons pas notre mot à dire à cet égard. C'est la politique du gouvernement canadien pour l'heure, et nous la mettons en oeuvre.

M. Kilger: Monsieur Stewart, vous avez parlé tout à l'heure du problème que vous pose ce que vous avez appelé, je crois, taxe d'entreprise. Avez-vous fait connaître votre opinion là-dessus ou appartient-il entièrement aux politiciens de décider si nous allons continuer à envisager une voie maritime entièrement canadienne ou plutôt songer à nous défaire d'une partie de ces actifs pour redresser la position financière la société?

[Text]

Mr. Stewart: In an effort to increase our revenue base, we have categorized the property we own, including the lands Mr. Kilger is talking about for the all-Canadian seaway, in three groupings. The first group is those lands that we must retain for day-to-day operational necessities. The second group is lands that we can sell, because they are of no value whatsoever to the seaway. The third group is lands that ought to be retained for future construction and/or expansion, because the day is going to come when the 63-year-old canal in the Niagara Peninsula, for instance, no longer will be viable and will have to be either rebuilt, realigned, or both, and lock sizes increased if that's appropriate, etc.

So it is not a figment of our imagination when we have a category where we must retain lands we have for future necessities. We expropriated them in the mid-1960s, or before even the construction of the seaway, obviously, in some cases. If those lands were sold now and reacquired later, the purchase of that property would be enormous.

Our preferred option with the third category, which is the one you've most described this morning, is to lease that property at market value for a period of time, and we do that as best we can. We have spent a lot of time with agents in your city, who are working with us on our behalf, to try to market that property at market value. That, to us, is a better return on our investment than a sale now would be, which might have to be repurchased at a later date, because of the necessities of the year 2020 or 2030.

Mr. Kilger: I know we have spent a great deal of time already on this portion of your brief, but perhaps you could clarify for me the bridges within the province of Quebec. I think you refer to them as not contributing to the Seaway Authority, but you also describe them as bridges. . . They were lift bridges, were they not? Leaving the tunnel aside, of course, which is a . . .

Mr. Stewart: Two of the four have a vertical lift section in the middle—

Mr. Kilger: Vertical lift, yes.

Mr. Stewart: —so that ships can go under them when they're up and trains can go over them when they're down.

Mr. Kilger: For the purposes of the seaway, are they used?

Mr. Stewart: Oh, yes.

Mr. Kilger: So in fact they do serve a purpose. I want to be careful, because the way I understood it is that, sure, the ramp on and the ramp off does not serve the Seaway Authority—

Mr. Stewart: No.

Mr. Kilger: —but clearly those structures also have lift bridges that turn or whatever you call it, pivot, and are used on an ongoing basis as part of the seaway. Correct?

[Translation]

M. Stewart: Par souci d'élargir l'assiette de nos recettes, nous avons divisé en trois catégories les terres que nous possédons, notamment celles dont parle M. Kilger et qui sont réservées à une éventuelle voie maritime entièrement canadienne. Celles qui entrent dans la première catégorie doivent être conservées pour des raisons d'exploitation courante. Dans la deuxième catégorie, se trouvent les terres que nous pouvons vendre, parce qu'elles ne servent absolument à rien pour ce qui est de la voie maritime. Le troisième groupe comprend les terres que nous devons conserver pour d'éventuels travaux de construction et/ou d'agrandissement, car un jour ou l'autre, par exemple, le canal de la péninsule du Niagara qui a 63 ans ne sera plus utilisable et il faudra, soit le reconstruire, soit en redresser le cours, ou peut-être les deux, et les écluses devront, au besoin, être agrandies.

Ce n'est pas par fantaisie que nous voulons conserver une catégorie de terres pour parer à certaines éventualités. L'expropriation a eu lieu au milieu des années soixante, ou même encore avant la construction de la voie maritime, dans certains cas. Si l'on vendait ces terres et qu'on en ait besoin plus tard, le coût de rachat serait astronomique.

Ainsi, nous préférons louer suivant leur valeur commerciale les terres de cette troisième catégorie dont on a beaucoup parlé ce matin. Nous faisons de notre mieux de ce côté-là. En l'occurrence, dans votre ville, nous travaillons en étroite collaboration avec des agents qui nous représentent et cherchent à louer ces terres selon leur valeur marchande. Pour nous, c'est un meilleur rendement sur notre investissement que de vendre carrément, car nous risquons d'avoir à racheter plus tard pour répondre à certains besoins en l'an 2020 ou 2030.

M. Kilger: Je sais que nous nous sommes attardés sur cette partie de votre mémoire, mais j'aimerais néanmoins quelques précisions sur les ponts qui se trouvent dans la province de Québec. Vous avez dit que cela n'était d'aucune utilité à l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais ce sont néanmoins des ponts. . . Il s'agit de ponts levants, n'est-ce pas? Ne parlons pas du tunnel pour l'instant, car. . .

M. Stewart: La travée centrale de deux de ces ponts est mobile. . .

M. Kilger: Elle se soulève verticalement, en effet.

M. Stewart: . . .de sorte que les bateaux peuvent passer en-dessous quand elle est levée et les trains par-dessus, quand elle est abaissée.

M. Kilger: L'Administration de la Voie maritime se sert-elle de ces ponts?

M. Stewart: Absolument.

M. Kilger: Il sont donc utiles. Il faut être prudent car, si j'ai bien compris, pour l'Administration de la Voie maritime, les rampes d'accès ne sont d'aucune utilité. . .

M. Stewart: Non.

M. Kilger: . . .quoique, évidemment, ces structures comportent des travées qui sont mobiles, qui pivotent, et qui ont donc, pour vous, une certaine utilité. C'est bien cela?

[Texte]

Mr. Stewart: Infrastructure, sure.

Mr. Kilger: Okay. I am not trying to put words in your mouth. I want to make sure we all understand that. In fact some of these bridges, two in fact, I guess it is —

Mr. Stewart: Yes.

Mr. Kilger: —serve a very specific, active purpose.

Mr. Stewart: The vertical lift section that you referred to was built by the seaway. The operation and maintenance of that vertical lift section is paid for by the seaway, and the seaway has no argument with it.

• 1125

Mr. Kilger: I appreciate your clarification. I share your concern on behalf of the corporation that if a better agreement could be reached between the Government of Canada and the Province of Quebec with regard to the other usages, unrelated to the Seaway Authority, fine, then good luck. But also I wanted to be clear that those facilities, in fact the two you just specifically mentioned, play an active role in the seaway structure.

Mr. Chairman, without any further comments, I thank you and all members for your indulgence.

The Chairman: Thank you, Mr. Kilger. We look forward to visiting with you in Cornwall.

Mr. Harris will be the last questioner of Mr. Stewart. For those with weak bladders and all that, it will be over very soon.

Mr. Harris: Well, this is a real honour, being the third party in the House, to have the last question. I appreciate that.

The Chairman: This is a non-political group.

Mr. Harris: I know that. We are all friends here.

I don't want to carry on with these bridges, but I just want to get some clarity here. From a transportation point of view, it's my understanding the bridges really have no net value to the seaway. Is that correct? The fact that they raise and lower is out of necessity because they're there, and if they didn't raise or lower, the ships of course couldn't go under.

Mr. Stewart: That's correct.

Mr. Harris: That's correct. So from a transportation point of view or a value point of view, in fact it would probably be better if they weren't there, period. Is that correct?

Mr. Stewart: Certainly, it would.

Mr. Harris: I just wanted to establish that there is no value to the seaway of the bridges. Okay, we got that straight.

I want to deal for a moment, and I won't be long, on the transportation of grain. There have been some changes in the trade patterns over the last number of years. As you pointed out, Europe has changed from a net importer to a net exporter. The emergence of the Pacific Rim as a major grain destination probably has played a big part in all of this.

[Traduction]

M. Stewart: Pour ce qui est de l'infrastructure, oui.

M. Kilger: Je n'essaie pas de parler par votre bouche, mais je veux m'assurer que nous comprenons tous bien de quoi il s'agit. En fait, deux de ces ponts. . .

M. Stewart: Oui.

M. Kilger: . . . ont une utilité très précise et très concrète.

M. Stewart: La travée centrale qui se soulève et dont vous avez parlé a été construite par la Voie maritime qui en assume les frais d'exploitation et d'entretien. Nous ne remettons pas cela en question.

M. Kilger: Je vous remercie de cette explication. Je comprends que, par souci des intérêts de la société, un meilleur accord devrait intervenir entre le gouvernement du Canada et la province de Québec pour ce qui est des autres usages, dont la Voie maritime du Saint-Laurent n'a que faire. Je vous souhaite bonne chance. Je voulais préciser que ces installations, notamment les deux ponts dont vous avez parlé, ont une utilité concrète pour la voie maritime.

Monsieur le président, je m'arrêterai là. Je remercie les membres du comité de leur patience.

Le président: Merci, monsieur Kilger. Nous sommes impatients de vous rendre visite à Cornwall.

M. Harris sera le dernier à poser des questions à M. Stewart. Que ceux qui ne peuvent plus tenir se rassurent, ce sera bientôt terminé.

M. Harris: C'est un véritable honneur d'avoir à poser la dernière question, pour un membre du troisième parti à la Chambre. Je vous en remercie.

Le président: Notre comité ne tient pas compte de la couleur politique de ses membres.

M. Harris: Je le sais. Nous sommes entre amis.

Je ne veux pas parler encore des ponts, sauf pour apporter une petite précision. Du point de vue du transport, je crois comprendre que ces ponts n'ont aucune réelle valeur pour la voie maritime. Est-ce que je me trompe? Il est absolument nécessaire qu'ils se lèvent et s'abaissent, est absolument nécessaire sans quoi les bateaux ne pourraient pas passer en dessous, n'est-ce pas, monsieur Stewart?

M. Stewart: C'est cela.

M. Harris: Je vois. Leur valeur est donc nulle pour la voie maritime qui préférerait sans doute, en fait, qu'ils ne soient pas là. C'est cela, n'est-ce pas?

M. Stewart: Tout à fait.

M. Harris: Je voulais simplement établir que ces ponts n'ont aucune valeur pour la voie maritime. Voilà qui est fait.

Je voudrais maintenant aborder brièvement la question du transport du grain. Depuis quelques années, le commerce a pris une tournure différente. Comme vous l'avez dit, l'Europe qui était un pays importateur net est devenue exportateur net. La prospérité des pays de la région du Pacifique a sans doute contribué à la nouvelle situation puisqu'une grande partie du grain est acheminée vers ces pays-là.

[Text]

What I'm getting at is that there must be a dividing line somewhere in our prairie provinces where, if the subsidies were equally distributed between the rail transportation and the seaway, it would be more cost-effective to ship via rail to the Pacific Rim countries and these new markets than it would be through the seaway, using the same subsidy ratio to rail as to seaway. Is that correct?

Mr. Stewart: Yes, principally, that's correct. The only alteration in what you have said, Mr. Harris, is that Southeast Asia maybe could be served economically, competitively, using the seaway system, but the northern part of Asia could not. And as I think I said earlier, we have no argument with the assignment of commodities to the Pacific Rim through the west coast of Canada, because that's the obvious route for them to take. The only difficulty we have is in the assignment of commodities through the west side of Canada that more properly belong to the hinterland off the east coast of North America. Our argument with the subsidy only revolves around that.

Mr. Harris: Subsidies are traditional in the agricultural industry. So I guess in all honesty, even though it's called a transportation subsidy, it's basically a subsidy to the agricultural business. Would you agree with that?

Mr. Stewart: It is only a subsidy for the export of Canadian grain.

Mr. Harris: Right. Okay, that's right. So from that point of view, possibly I could agree with you that where it would be more cost-effective to send it from the seaway as opposed to the west coast ports, maybe that should be looked at again to see if we can't spread—

The Chairman: That will be forthcoming from other witnesses, Mr. Harris.

Mr. Harris: Right. Maybe I shouldn't make those comments. I grew up in Prince Rupert, actually, and I've seen the huge grain port there. And living in Prince George, all the grain traffic travels through my city. So we appreciate that.

I don't have any more questions, Mr. Chairman. I just want to thank Mr. Stewart for his excellent answers to our questions and also thank the committee for the excellent questions. I'm glad to have been able to participate.

The Chairman: Thank you, Mr. Harris. I go back on just one little point: that you were going to be the last questioner. Mr. Guimond has been signalling me for one very short question. I will recognize him and this will be the last one.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman. This is a comment for Mr. Harris. It's not Canada that becomes a net exporter. I think Canada was always a net exporter of grain since the beginning of the colony.

Mr. Harris: It's Europe.

Mr. Guimond: You said it's the European Community?

Mr. Harris: Yes.

[Translation]

Voici où je veux en venir: Il y a sans doute une limite à ne pas dépasser dans les provinces de l'Ouest où, si les subventions étaient réparties également entre le rail et la voie maritime, il serait peut-être plus rentable, au lieu d'emprunter la voie maritime, d'expédier par le train vers les pays de la région du Pacifique le grain destiné à ces nouveaux marchés. Est-ce que je me trompe?

M. Stewart: Vous avez, en principe, raison. À ceci près, monsieur Harris, que les pays de l'Asie du Sud-Est pourraient continuer d'être desservis de façon rentable et compétitive par le transport maritime, mais non les pays de l'Asie du Nord. Je l'ai dit tout à l'heure, nous n'avons pas d'objections à ce que les denrées destinées aux pays de la région du Pacifique passent par la côte ouest du Canada, car c'est l'itinéraire le plus naturel. Nous remettons par contre en question le transport, à travers l'Ouest Canadien, de denrées qu'il serait plus logique de faire passer par l'arrière-pays de la côte est word-américaine. C'est sur cela que reposer nos objections à propos de la subvention.

M. Harris: Les subventions sont une tradition en agriculture. Même si l'on appelle cela une subvention au transport, essentiellement, c'est l'agriculture que l'on subventionne. Vous êtes d'accord avec cela?

M. Stewart: C'est une subvention à l'exportation des céréales canadiennes.

M. Harris: Vous avez raison. Ainsi, je conviendrais avec vous que, dans les cas où ce serait plus rentable, il vaudrait mieux emprunter la voie maritime que les ports de la côte ouest, mais il faudrait réexaminer la situation afin de voir. . .

Le président: D'autres témoins vont nous parler de cet aspect-là, monsieur Harris.

M. Harris: Je sais. Je ne devrais pas anticiper. J'ai grandi à Prince-Rupert et j'ai vu son énorme port céréalier. De plus, j'habite Prince-George, sur l'itinéraire emprunté par les transporteurs de céréales. Je comprends donc la situation.

Je n'ai pas d'autres questions. Je tiens à remercier M. Stewart, qui nous a très bien répondu, ainsi que les membres du comité qui ont posé d'excellentes questions. Je suis ravi d'avoir participé à cette discussion.

Le président: Merci, monsieur Harris. Permettez-moi de revenir sur ce que j'ai dit: vous deviez être le dernier à poser des questions, mais M. Guimond voudrait intervenir brièvement. Je lui donne la parole mais sa question sera la dernière.

M. Guimond: Merci, monsieur le président. Une petite remarque qui s'adresse à M. Harris. Ce n'est pas le Canada qui est devenu un exportateur net. Le Canada a toujours été un exportateur net de céréales depuis le début de la colonisation.

M. Harris: C'est l'Europe.

M. Guimond: Vous avez dit que c'était la communauté européenne?

M. Harris: C'est cela.

[Texte]

Mr. Guimond: Okay, excuse me.

Outre ces quatre infrastructures, y en a-t-il d'autres qui devraient être cédées au patrimoine des provinces? Y en a-t-il dans d'autres provinces du Canada ou ce sont les seules, selon l'Administration de la Voie maritime, qui ne devraient pas être sous sa juridiction?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I have to confine my comment to just the seaway structures. I have some knowledge of the rest of Canada, but it's just not my place to make comments on these other structures.

With regard to bridge structures in the seaway, outside of the three we've been talking about, there are 20 in total. All others are associated with the operation of the seaway. They may span a canal. You would be familiar with the South Shore Canal in Quebec, or the Welland Canal in the Niagara Peninsula. They're simply there to get traffic from one side of the canal to the other. They were built when the seaway was built, and they're needed for that purpose. Those are regarded as part of the seaway infrastructure, and may be a proper expense against the seaway. We accept that. To talk of the transfer of those kinds of structures to a provincial jurisdiction is probably inappropriate.

Of the international bridges, three are subsidiaries of the seaway. Mr. Chairman, you made mention of them earlier. They go from Canada to the U.S. As part of the St. Lawrence Seaway Authority Act, the Seaway Authority and the American jurisdiction jointly administer these international bridges. They're part of the responsibility assigned to the Seaway Authority.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond. On behalf of the committee and our members at the table, thank you very much, Mr. Stewart, for taking the time. You were incisive and straightforward in your answers to the questions that were posed, which were very good questions. You have an ability to focus in on some of the major issues this committee will have to come to grips with. I thank you very much.

Mr. Stewart: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Ladies and gentlemen, we're going to take a three-minute break and reconvene at 22 minutes to the hour.

• 1134

• 1139

The Chairman: Ladies and gentlemen, we will reconvene.

Our next witnesses are Mr. Jack McAllister, the president of the Chamber of Maritime Commerce, and Mr. Jean-Paul Sirois, who is the general manager of the Chamber of Maritime Commerce.

• 1140

I want to start at the outset by apologizing for keeping you here for this period of time, but I hope you appreciate that Mr. Stewart was a very important and vital witness to the deliberations that this committee will have to make. I didn't want to stop the questioning from the members, because it will form the foundation of what I think the discussions and the recommendations will be.

[Traduction]

M. Guimond: Excusez-moi.

Apart from those four structures, are there any others that should be handed to the provinces? Are there any in other provinces in Canada or are those structures the only ones which should not be under the jurisdiction of the Seaway Authority?

M. Stewart: Je ne peux pas parler des autres structures. Je sais un peu ce qui se passe ailleurs au Canada, mais il ne m'appartient pas de faire des observations à ce propos.

Pour ce qui est des ponts le long de la voie maritime, il y en a 20 au total, à part les trois dont nous avons parlé, qui font partie intégrante de la voie maritime. Dans certains cas, ils enjambent un canal. Vous connaissez sans doute le canal de la Rive-Sud au Québec, ou le canal Welland dans la péninsule du Niagara. Ces ponts existent pour permettre la circulation d'une rive à l'autre. Ils ont été construits à cette fin en même temps que la voie maritime. On estime donc qu'ils font partie de l'infrastructure de la voie maritime qui doit en assumer les coûts. Il ne conviendrait pas de songer à céder ce genre de structure à une province.

Quant aux ponts internationaux, il y en a trois qui sont des filiales de la voie maritime. Vous en avez parlé tout à l'heure, monsieur le président. Ils enjambent la frontière entre le Canada et les États-Unis et, suivant les dispositions de la Loi sur l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent, l'Administration de la Voie maritime et les autorités américaines ont une responsabilité conjointe à l'égard de ces ponts internationaux. Autrement dit, leur administration incombe, en partie, à l'Administration de la Voie maritime.

Le président: Merci, monsieur Guimond. Au nom de mes collègues, je vous remercie, monsieur Stewart. Vos propos ont été très sincères et stimulants en réponse à des questions qui étaient fort intéressantes. Vous avez la capacité de bien faire ressortir certains des grands enjeux qui intéressent les membres de notre comité. Merci beaucoup.

M. Stewart: Merci, monsieur le président.

Le président: Mesdames et messieurs, nous allons faire une pause de trois minutes et nous reprendrons à moins 22.

Le président: Mesdames et messieurs, nous reprenons la séance.

Nos prochains témoins sont M. Jack McAllister, président de la Chambre du commerce maritime, et M. Jean-Paul Sirois, gérant.

Je tiens d'abord à vous présenter mes excuses pour vous avoir fait tant attendre. Vous comprendrez toutefois que M. Stewart était un témoin très important pour la réflexion à laquelle notre comité devra se livrer. Je ne voulais pas interrompre les questions des députés, car elles serviront de base aux discussions et recommandations possibles du comité.

[Text]

I welcome you both. I apologize again for the delay. We have no time limit. Feel free to make your opening statement, and then the questioning will start.

Mr. J.H. «Jack» McAllister (President, Chamber of Maritime Commerce): Thank you very much. It is never a problem if you listen to Mr. Stewart's mellifluous tones.

Good morning, gentlemen, thank you for this opportunity to present the views of the Chamber of Maritime Commerce with respect to the seaway survival crisis.

As president of the chamber I'm here today to represent this broad cross-section of seaway users, which embraces important segments of the grain, iron ore, coal, steel, cement, stone and salt shipping interests, as well as the shipowners and ports that serve them. The organization is basically Canadian, but we also have U.S. members who share our concerns regarding the future viability of this wonderful gateway to the heartland of the continent. Our roster is attached to the submission, labelled Appendix A.

During our presentation to your predecessor committee in 1992, I highlighted our then current concerns, most of which remain unresolved. Please bear with me for a brief summary as a starting point for today's presentation.

In 1992 a comprehensive review of the provisions of the Western Grain Transportation Act was under way. We had joined with a number of our colleagues in the Fair Access to Canada's Transportation System coalition, to which Mr. Stewart alluded earlier, a group that was created to identify and seek relief from the unfair provisions of the WGTA, which had made its contribution to the disastrous decline in the eastbound movement of export grain through Thunder Bay.

I also discussed at some length the difficulties being experienced by the Quebec and Labrador iron ore industry in delivering their product competitively into the Great Lakes with the size limitations of the seaway locks restricting vessels to 25,000 tonnes while government-imposed tolls continued to spiral upwards. I compared this to the situation of their U.S. competitors in Lake Superior, who had been provided by the U.S. government with a large toll-free lock at Sault Ste. Marie, which had encouraged the U.S. flag carriers to build a fleet of modern 60,000-to 70,000-tonne capacity ships for the economical transportation of the competitive Lake Superior iron ore to the lower lake steel company destinations.

I also pointed out the competitive difficulty thereby caused to the Hamilton-based steel companies, as well as the increasing costs of their coal movements through the Welland Canal due to the violently increasing tolls through that waterway commencing in 1986. Similarly, our aggregate in cement members and users of the Welland Canal were faced with the same steep toll escalation, 80% since 1986, for their relatively low-value products.

I commented on the approaching crisis with the aging of the domestic and foreign ship fleets and the reluctance of ship operators to renew these ships with a gloomy long-term outlook for the seaway system.

[Translation]

Je vous souhaite bienvenue et, encore une fois, je regrette le retard. Nous avons tout le temps voulu. Vous pouvez faire votre exposé; les questions suivront.

M. J.H. «Jack» McAllister (président, Chambre du commerce maritime): Merci beaucoup. Il n'est jamais pénible d'écouter les suaves accents de la voix de M. Stewart.

Bonjour, messieurs. Merci de me permettre de présenter les vues de la Chambre du commerce maritime au sujet de la survie de la voie maritime.

En tant que président de cette association, je représente un large éventail d'utilisateurs de la voie maritime, des secteurs du transport des grains, du minerai de fer, du charbon, de l'acier, du béton, de la pierre et du sel. Je représente également les propriétaires de navires, ainsi que les ports. Il s'agit surtout d'intérêts canadiens, mais certains de nos membres sont des Américains qui se préoccupent également de l'avenir de cette extraordinaire voie qui mène au cœur du continent. La liste de nos membres se trouve à l'annexe A de notre mémoire.

En 1992, lorsque j'ai comparu devant le comité qui a précédé celui-ci, j'ai souligné les difficultés auxquelles nous faisons face. La plupart d'entre elles n'ont pas encore été résolues. Si vous me le permettez, je vais lancer la discussion avec un bref rappel de la situation.

En 1992, on a entrepris un examen général des dispositions en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Nous avons alors collaboré avec la coalition Fair Access to Canada's Transportation System que M. Stewart a mentionnée tout à l'heure. Ce groupe devait étudier les cas de pratiques déloyales que la loi permettait et qui avaient contribué aux dégringolades catastrophiques des exportations de céréales vers l'Est, à travers Thunder Bay, afin de chercher réparation.

J'ai aussi parlé en détail des difficultés qu'avaient le Québec et le secteur du minerai de fer du Labrador à rentabiliser le transport de leurs produits jusqu'aux Grands lacs, compte tenu du fait que les écluses les empêchaient d'y envoyer des navires de plus de 25 000 tonnes, et que les péages imposés par le gouvernement montaient en flèche. J'ai fait la comparaison avec leurs concurrents américains de la région du lac Supérieur qui, grâce au gouvernement américain, bénéficiaient d'une grande écluse sans péage à Sault Ste. Marie, ce qui leur a permis d'établir une flotte de navires modernes de 60 000 à 70 000 tonnes pour transporter à un prix très intéressant le minerai de fer en provenance du lac Supérieur aux aciéries en aval.

J'ai aussi souligné la position défavorable des aciéries de Hamilton qui résultait de cette situation, d'autant plus que les péages, qui n'ont cessé d'augmenter depuis 1986, avaient fait monter en flèche les coûts assumés par ces aciéries pour assurer le transport du charbon dans le Canal Welland. L'ensemble des transporteurs de ciment, membres de la Chambre de commerce, qui utilisaient le Canal Welland devaient également faire face à une augmentation très marquée des péages, de l'ordre de 80 p. 100 depuis 1986, pour le transport de leurs produits de faible valeur.

J'ai discuté également du vieillissement des navires des flottes canadienne et étrangères et de la crise inévitable, due au refus de leurs propriétaires de les réaménager, ce qui augurait très mal de l'avenir de la voie maritime.

[Texte]

Finally, I mentioned our concern with the on-again, off-again efforts of governments since 1985 to impose a system of cost recovery for coast guard operations and predicted that the adoption of such a practice would simply hasten the demise of the seaway system and place in peril those industries that rely upon it.

Our recommendations were that the U.S. system of toll refunding be adopted here and that the viability of deepening channels to accommodate a 27-foot draft be urgently studied. Both recommendations were for the purpose of improving the affordability of using the seaway.

• 1145

While the 1992 subcommittee recommended aggressive steps to stem the decline in seaway viability, including a temporary freeze on increases and government imposed charges for tolls and pilotage, the government of the day rejected all of the meaningful recommendations, and in effect invited the seaway interests to sink or swim, promising only to maintain the physical integrity of the system while market forces dictated the eventual outcome. That's history.

Where are we today? The WGTA review findings stimulated the previous government to circulate draft legislation that contained some elements we felt would encourage increased eastbound grain movements. However, that government is no more, and its successors have not revealed their intentions, if any, towards levelling the playing field to enable additional eastbound grain movements.

While the Canadian Wheat Board is predicting buoyant shipping demands effective at the turn of the century, the short-term outlook remains poor. We are, of course, grateful that the U.S. and Canadian Seaway Authorities have agreed to turn off the toll increase tap temporarily this year. However, the Canadian authority has warned us that this action will probably result in the exhaustion of its financial reserves. You'll recall Mr. Stewart's suggestion that he would be okay for at least two years, and perhaps longer, depending on maintenance requirements.

Accordingly we feel that urgent attention is imperative to curb seaway operation costs through accelerated personnel downsizing, operation streamlining, and/or our vision of the current mandate requiring self-sufficiency. We continue to advocate the study of alternative funding methods to enable the elimination of tolls, the policy that was adopted on the U.S. side in 1986.

On the shipbuilding front, the recent announcement by chamber member Fednav that it is arranging for the construction of four new ships suitable for seaway service is certainly encouraging. However, we see no such positive sign regarding the renewal of the Canadian fleet. In fact we have just witnessed another negative event with the disappearance of one of the major grain-carrying fleets through merger into another company.

[Traduction]

Finalement, j'ai exprimé notre déception face aux efforts sporadiques du gouvernement depuis 1985 pour imposer un mécanisme de recouvrement des coûts aux activités de la garde côtière. J'ai souligné qu'une telle pratique accélérerait le déclin de la voie maritime et mettrait en péril les industries qui en dépendaient.

Nous avons recommandé que le Canada emboîte le pas aux États-Unis et adopte leur système de remboursement des péages. Nous avons aussi préconisé une étude immédiate de la possibilité d'approfondir les chenaux pour permettre le passage de navires qui calent 27 pieds. Ces deux recommandations avaient pour but de rendre plus rentable l'utilisation de la voie maritime.

Bien que le comité de 1992 ait recommandé de prendre des mesures énergiques pour enrayer le déclin de la viabilité de la voie maritime, notamment en gelant temporairement les augmentations, ainsi que les péages et les frais de pilotage imposés par le gouvernement, le gouvernement de l'époque a rejeté toutes les recommandations utiles et a, de fait, invité les responsables de la voie maritime à se débrouiller pour survivre, leur promettant seulement de préserver les installations matérielles en attendant que les forces du marché décident de son sort. Voilà pour l'histoire.

Où en sommes-nous aujourd'hui? Les conclusions de l'examen de la LTGO ont incité le précédent gouvernement à faire circuler un projet de loi qui comportait, à notre avis, des éléments susceptibles de stimuler les expéditions de grains en direction de l'Est. Mais ce gouvernement n'est plus et ses successeurs n'ont pas annoncé ce qu'ils comptaient faire éventuellement pour égaliser les conditions et permettre un accroissement des expéditions de céréales vers l'Est.

Bien que la Commission canadienne du blé prévoie une forte reprise des demandes d'expéditions au début du siècle, les perspectives à court terme demeurent médiocres. Nous sommes naturellement reconnaissants aux autorités américaines et canadiennes chargées de la voie maritime d'avoir accepté de suspendre temporairement les augmentations de péage cette année. Les autorités canadiennes nous ont cependant prévenus que cette décision entraînerait probablement l'épuisement de leurs réserves financières. Vous vous souviendrez que M. Stewart a déclaré qu'il n'aurait pas de problèmes pendant au moins deux ans et peut-être plus, selon les exigences d'entretien.

Nous estimons donc qu'il est urgent de prendre des mesures pour réduire les frais d'exploitation de la voie maritime en accélérant les compressions de personnel, en rationalisant les opérations et ou en appliquant notre vision du mandat actuel qui prévoit l'autosuffisance. Nous continuons à recommander qu'on étudie d'autres modes de financement pour permettre la suppression des péages, politique adoptée du côté américain en 1986.

Sur le front de la construction navale, nous avons été encouragés d'entendre récemment la compagnie Fednav, qui est membre de la Chambre, annoncer qu'elle allait faire construire quatre nouveaux navires adaptés au service sur la voie maritime. Nous ne voyons toutefois aucun signe positif analogue de renouvellement de la flotte canadienne. Nous venons, au contraire, d'assister à un événement négatif, la disparition de l'une des principales flottes de transport de céréales qui a été fusionnée avec une autre compagnie.

[Text]

We are aware that various proposals to encourage renewal or revitalization of the ships plying the seaway are in progress, and certainly warmly encourage their most serious consideration in the interests of ensuring that suitable ships will be available into the next century.

The recent return to health of the North American steel industry, coupled with the temporary or permanent shutdown of a five-million-tonne iron ore producer in Minnesota, has served to create a strong demand for Canadian iron ore movements into the Great Lakes this year. If this surge of business is to continue, it is absolutely imperative that the movements not be saddled with runaway cost increases related to tolls, pilotage or other forms of cost-recovery, which of course amount to government-imposed impediments to commerce.

The eastbound grain problems were discussed earlier, except for one disturbing development that recently surfaced and to which Mr. Stewart also alluded. As a result of what they felt were unlawful rate-making activities by the Canadian railways, the Canadian Shipowners Association and the Thunder Bay Harbour Commission filed a complaint with the National Transportation Agency. While a portion of the complaint was dismissed and the applicants are considering further action, the railways were convicted of maintaining non-compensatory rates on eastbound grain originating in Thunder Bay.

Perhaps the most irksome and commercially damaging aspect of this case was the NTA's decision, which allows railways to circumvent the WGTA by using its subsidy in Ontario and Quebec in addition to western Canada. The NTA's misinterpretation of Parliament's intent and disregard for its supremacy are yet another factor accelerating tonnage declines on the lakes and the seaway.

In a somewhat similar case one of our carrier members and other interested parties filed a complaint against the loss of a valuable one-million-tonne contract for salt moving between Windsor, Ontario, and Bécancour, Quebec, to Canadian National Railways. While the National Transportation Agency did rule that the railway rate was non-compensatory and therefore unlawful, CN was not required to correct the rates and continues to move the salt at its non-compensatory rate level. The applicants recently obtained leave to appeal this damaging decision to the Federal Court.

As an aside, I also should comment that I think it's rather an environmental obscenity that ships are running eastbound empty with the salt moving in the railway cars and in the opposite direction the ships are coming up with iron ore while the salt cars are returning back to Windsor empty. These cars, incidentally, would be more than highly suitable for grain. We find it very strange they would be running around southern Ontario and Quebec losing money when they could be profitably

[Translation]

Nous savons que diverses propositions sont à l'étude pour renouveler ou revitaliser les navires qui parcourent la voie maritime, et nous souhaitons vivement que ces propositions soient examinées avec le plus grand sérieux afin de nous permettre de disposer d'une flotte satisfaisante au XXI^e siècle.

Le récent rétablissement de l'industrie sidérurgique nord-américaine, combiné à la fermeture temporaire ou permanente d'une exploitation produisant 5 millions de tonnes de minerai de fer au Minnesota, a créé une forte demande pour le transport de minerai de fer canadien dans les Grands lacs cette année. Si cette vitalité des affaires se maintient, il est absolument impérieux de faire en sorte que ce transport ne soit pas frappé d'augmentations incontrôlées des frais de péage, de pilotage ou d'autres formes de récupération des coûts qui constituent évidemment des obstacles au commerce imposés par le gouvernement.

Le comité a déjà discuté des problèmes liés au transport des céréales vers l'Est, à l'exception d'un événement récent auquel M. Stewart a aussi fait allusion. Estimant que les chemins de fer canadiens intervenaient illégalement dans l'établissement des taux, l'Association des armateurs canadiens et la Thunder Bay Harbour Commission ont déposé plainte auprès de l'Office national des transports. Bien que leur plainte ait été partiellement rejetée et que les requérants envisagent d'autres poursuites, les chemins de fer ont été trouvés coupables de pratiquer des taux non compensatoires pour les céréales venant de Thunder Bay et expédiées à l'Est.

L'aspect de cette affaire qui est peut-être le plus irritant et le plus néfaste sur le plan commercial, c'est la décision de l'ONT qui autorise les chemins de fer à contourner la LTGO en se servant de leur subvention en Ontario et au Québec, et non dans l'Ouest canadien uniquement. Cette interprétation erronée de l'intention du Parlement, au mépris de sa suprématie, contribue encore à accélérer la baisse du tonnage transporté dans les Grands lacs et sur la Voie maritime.

Lors d'une affaire analogue, un transporteur membre de notre association et d'autres parties intéressées ont porté plainte pour la perte d'un précieux contrat de transport d'un million de tonnes de sel entre Windsor, en Ontario, et Bécancour, au Québec, au profit du Canadien National. Bien que l'Office national des transports ait conclu que le taux pratiqué par la compagnie de chemin de fer était non compensatoire et, par conséquent, illégale, l'on n'a pas obligé le CN à rectifier ses tarifs et il continue à transporter ce sel à ce taux non compensatoire. Les requérants ont récemment obtenu l'autorisation de faire appel de cette décision dévastatrice auprès de la Cour fédérale.

Soit dit en passant, je trouve révoltant, du point de vue environnemental, que des navires naviguent vers l'Est à vide, alors qu'on transporte le sel par chemin de fer dans l'autre direction et qu'en sens inverse, des navires transportent des cargaisons de minerai de fer, alors que des wagons de chemin de fer repartent à vide vers Windsor. Ces wagons seraient d'ailleurs parfaitement adaptés au transport de céréales. Nous trouvons plutôt singulier de les voir rouler à perte à travers le sud de

[Texte]

employed out west in carrying our vital grain requirements to the world.

The main point here is that it is imperative the privately owned, low-cost water carriers be protected from the loss of valuable traffic to a government-owned institution anxious to handle the traffic at a loss. Further, by allowing this movement to continue the Crown faces a double loss, since CN is executing a money-losing movement and the St. Lawrence Seaway Authority forgoes the toll revenues associated with this salt tonnage.

During the NTA review in 1993, CN advocated the removal of provisions requiring it to charge compensatory rates. While it is well outside the mandate of this subcommittee, we certainly most urgently urge these provisions be continued as a deterrent to the types of grain and salt rate activities just discussed.

I now wish to address our area of greatest concern, which is the current activity in the area of Coast Guard cost recovery. For the past several months Transport Canada official have publicly condemned the percentage of cost recovery in the marine mode related to the \$600 million cost of operating our Coast Guard. Depending on the official and the time, these recoveries have been described as either 3%, 5%, or 10%; but they appear to be unanimous in concluding that the target should be one-third, or upwards of \$200 million. The contention is made that even this will fall far short of the recovery in the air mode, which is stated to be in the area of 75%.

The most vocal spokesman has been Coast Guard Commissioner John Thomas, who has advocated that a thorough consultation process should be undertaken with the users of the waterways with the goal of reaching a consensus as to what services are required, what, if any, should be discontinued or corporatized, and how the users should contribute to the financing. We are most anxious to participate in this proposed consultative process, which is something that was woefully lacking in previous government initiatives to arbitrarily impose cost-recovery fees and is a process we feel is long overdue.

Without prejudging the conclusions to be reached in the consultative procedure, I must convey to you the earnest conviction of the users I represent that the implementation of a plan to collect upwards of \$200 million per annum from the users would be ruinous to the viability of our binational inland waterway and therefore, at the end of the day, self-destructive. However, my members do recognize that proper conclusions can only be reached through exhaustive study of the ramifications and alternatives. In preparation for this work, the chamber has succeeded in broadening its membership and obtaining strengthened financial support and is ready and willing to devote all of its resources to this effort. We await your call.

[Traduction]

l'Ontario et le Québec, alors qu'ils pourraient être utilisés de façon rentable pour transporter du grain dans l'Ouest et nous permettre de respecter nos engagements vitaux auprès de la communauté internationale.

Tout ceci revient à dire qu'il est impératif de protéger les transporteurs maritimes privés assurant un service précieux à faible coût pour qu'ils ne perdent pas cette prérogative au profit d'une entreprise d'État qui veut absolument assurer ce transport à perte. En autorisant cette situation, l'État perd, en outre, sur deux terrains puisque le CN assure un transport à perte et que l'Administration de la Voie maritime du St-Laurent est privée des péages que lui rapporterait le transport de ce sel.

Lors de l'examen effectué par l'ONT en 1993, le CN a recommandé la suppression des dispositions l'obligeant à pratiquer des taux compensatoires. Bien que cela dépasse considérablement le mandat de votre sous-comité, nous recommandons avec la plus grande insistance le maintien de ces dispositions pour éviter que se répètent les pratiques dont nous venons de parler à propos du grain et du sel.

Je voudrais maintenant aborder le problème qui nous préoccupe le plus, la question du recouvrement des coûts de la garde côtière. Ces derniers mois, les responsables de Transport Canada ont publiquement dénoncé le pourcentage de recouvrement des coûts dans le secteur des opérations maritimes de la garde côtière qui a un budget de fonctionnement de 600 millions de dollars. Suivant le moment et la personne qui parle, ce sont 3 p. 100, 5 p. 100 ou 10 p. 100 des coûts qui seraient récupérés; tous sont cependant unanimes pour dire que l'objectif devrait être un tiers des coûts, soit plus de 200 millions de dollars. Les responsables affirment que, même dans ce cas, on serait très loin du taux de recouvrement dans le secteur des opérations aériennes qui serait de l'ordre de 75 p. 100.

Le porte-parole le plus véhément a été le commissaire de la garde côtière, John Thomas, qui a recommandé de procéder à des consultations approfondies auprès des utilisateurs des voies maritimes, afin de parvenir à une entente sur les services requis, de déterminer ce qu'il faudrait éventuellement supprimer ou confier à une société, et de s'entendre sur la participation financière des utilisateurs. Nous sommes très impatients de participer à ces consultations qui faisaient cruellement défaut dans les initiatives prises par le précédent gouvernement pour imposer arbitrairement des frais de recouvrement des coûts, et nous pensons qu'il était grand temps de le faire.

Sans préjuger de l'issue de ces consultations, je dois vous dire que les utilisateurs que je représente sont intimement convaincus que la mise en application d'un plan visant à récupérer plus de 200 millions de dollars par an auprès des utilisateurs aurait des retombées catastrophiques pour la viabilité de notre voie maritime intérieure binationale, et que ce plan serait donc en fin de compte suicidaire. Toutefois, les membres de notre association reconnaissent qu'il n'est possible de tirer des conclusions valables qu'en faisant une étude exhaustive des ramifications de cette question et des choix possibles. En prévision de ce travail, la Chambre du commerce a réussi à élargir sa représentation et à obtenir un soutien financier accru, et elle est prête à consacrer toutes ces ressources à cet effort. Nous attendons votre appel.

[Text]

Many thanks for providing this opportunity to present the views of the Chamber of Maritime Commerce. I would be happy to deal with any questions. In this regard, I would ask your permission to use the assistance of my colleague Jean-Paul Sirois, general manager of the CMC, who is here with me today. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McAllister. Mr. Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur McAllister, merci pour votre présentation. Avant de dire ce que je dois comprendre, j'aimerais quand même l'entendre à nouveau. Est-ce que les utilisateurs sont convaincus de la nécessité et de l'avenir de la Voie maritime comme mode de transport pour le prochain siècle?

• 1155

Mr. McAllister: I'm afraid I have trouble with a few centuries, but maybe a few decades I'd be more comfortable with trying to answer.

One of the vital commodities in the seaway system is iron ore. If the Canadian industry is to survive there simply is not any other way to transport it except by water, unless you fly it. The railway lines do not reach the iron ore mines, nor is it likely that they would be stretched that far. The cost would be simply enormous.

The grain we have to be candid about. Mr. Stewart suggested that under the present subsidy arrangement the catchment area for the west coast is the entire country. It's a terribly pessimistic outlook but it happens to be the truth. Ergo, if the slant towards the west is to be continued, obviously there is no need for a seaway in the east. If you relate that of course back to the iron ore, it would simply drive the cost of transporting that material to the point where... Some of our individual members would be more skilled in answering this one, but it would simply close the iron ore companies as a supplier of iron ore into the Great Lakes system.

Some of the other commodities that travel around economically, things like salt and stone and cement, are relatively low-value commodities. They would have difficulty in standing the transportation costs, either via rail or via truck. My guess is—and again the individual members could speak to it—it would simply mean a retrenchment of the geographical areas that these companies would be able to serve. In other words, a cement company, for example, in the Toronto area would probably have difficulty in selling its product in Cleveland. It would have to abandon that market and contain itself to nearby places, that sort of thing.

M. Guimond: Monsieur McAllister, vous avez entendu, plus tôt, la réponse de M. Stewart à une question que je lui posais sur l'augmentation du tarif des droits. Dois-je comprendre que vos membres n'auraient pas de problèmes, pour les prochaines années, à vivre avec des augmentations du tarif des droits du même ordre que l'inflation? Vous n'avez pas de problème avec cela?

Mr. McAllister: We have suffered toll increases in the last decade that have been far worse than inflation, so if that's any criterion I guess we can live with it. However, it is certainly changing very dramatically and very negatively the competitive

[Translation]

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de vous exposer le point de vue de la Chambre du commerce maritime. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions. À cet égard, je vous demanderais l'autorisation de faire appel à mon collègue, Jean-Paul Sirois, gérant de la CCM, qui m'accompagne. Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur McAllister. M. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. McAllister, thank you for your presentation. To be able to state what I am to understand, I would like to hear it again. Are the users convinced that there is a need and a future for the Seaway as a mode of transportation during the next century?

M. McAllister: J'hésiterais à m'engager sur plusieurs siècles; je serais plus à l'aise pour vous donner une réponse portant sur les quelques décennies à venir.

Le minerai de fer est l'une des denrées essentielles transportée par voie maritime. Si cette industrie survit au Canada, il n'y aura pas d'autres moyens de transporter ce minerai, à part l'avion. Les chemins de fer ne vont pas jusqu'aux mines de fer, et il est peu probable qu'on souhaite les prolonger jusque là. Cela représenterait un coût astronomique.

Soyons francs pour ce qui est des céréales. M. Stewart a laissé entendre qu'avec les modalités actuelles de subvention, la zone d'application ne se limite pas à la côte ouest mais couvre le pays tout entier. C'est une vision très pessimiste, mais il se trouve que c'est la réalité. Par conséquent, si la balance continue à pencher vers l'Ouest, il est évident qu'une voie maritime à l'Est n'aura plus d'utilité. Et si vous faites le lien entre cette situation et le minerai de fer, le coût du transport de ce minerai finirait par atteindre un stade où... Certains de nos membres seraient mieux placés que moi pour vous répondre sur ce point, mais le résultat serait que les producteurs de minerai de fer finiraient par cesser d'approvisionner le marché en passant par le réseau des Grands lacs.

Certaines autres denrées transportées économiquement, comme le sel, la pierre et le ciment, ont relativement peu de valeur. Il serait difficilement rentable de les transporter par chemin de fer ou par camion. J'imagine, et là encore, certains de nos membres pourraient vous en dire plus, que ces entreprises finiraient tout simplement par restreindre le territoire qu'elles desservent. Autrement dit, une fabrique de ciment de la région de Toronto, par exemple, aurait sans doute du mal à vendre son produit à Cleveland. Elle serait obligée de renoncer à ce marché et de se confiner à sa région.

Mr. Guimond: Mr. McAllister, you heard Mr. Stewart's answer a little earlier to my question on the toll increase. Am I to understand that your members could live with a toll increase of the same order as inflation over the next few years? You would have no problem with that?

M. McAllister: Le taux des augmentations du péage que nous avons subies au cours de la dernière décennie a été bien pire que celui de l'inflation; si c'est le critère utilisé, j'imagine que nous pourrions l'accepter. Toutefois, cette évolution a des

[Texte]

flow of Canadian iron ore to the United States steel companies. I described to you the efficient transportation system that our American friends have at their disposal in the Great Lakes. Certainly continuing to increase the tolls in the St. Lawrence and Welland Canals is going to be a serious detriment to the continued sale of the product to the United States.

Mr. Stewart offered a couple of toll examples and their relativity to the value of the merchandise and the value of the transportation. I would think that in order to complete the picture I should perhaps offer you a similar comparison for your record as to the impact of tolls on the iron ore transportation.

I'll use the same elements Mr. Stewart did. In this case the value of the merchandise for the ship load would be approximately \$750,000. The transportation costs would be in the neighbourhood of \$175,000 and the toll costs would be between \$45,000 and \$50,000. As you can see, this is a very dramatically more important aspect of that particular commodity.

Now, if I were to give you an example—

The Chairman: Mr. McAllister, could we just have a clarification on that, if I may?

Mr. McAllister: Sure.

The Chairman: You're saying that the value of the iron ore on the ship is \$750,000?

Mr. McAllister: Yes.

The Chairman: And that the cost of transporting it from A to B is a hundred and—

Mr. McAllister: It's \$175,000 to \$200,000, depending on the destination.

The Chairman: But that's coming from a point in Canada to a point in Canada.

• 1200

Mr. McAllister: To a point in the lower lakes, either Nanticoke, Ontario, or Cleveland—a movement that would transit the complete system, to be parallel to the movements of steel and grain Mr. Stewart was referring to.

The Chairman: And the \$45,000 in tolls is in addition to the \$175,000?

Mr. McAllister: That's correct.

The Chairman: In addition to the \$175,000?

Mr. McAllister: Yes.

The Chairman: So what you're saying is the transportation cost with the tolls is approximately a third of the value of the commodity.

Mr. McAllister: I'm not quite that fast, but close, yes.

The Chairman: Okay. Thank you.

Mr. McAllister: To provide an even more strangled example—and I won't bore you with this one—if you look at stone, which is valued at \$4 or \$5 a tonne, some 800,000 tonnes of which transits the entire system going down to St.

[Traduction]

répercussions dramatiques et profondément négatives sur la compétitivité du tarif du minerai fer canadien acheminé vers les aciéries américaines. Je vous ai parlé du système de transport efficace dont dispose nos amis américains dans les Grands lacs. Il est certain que si l'on continue à augmenter les péages sur le Saint-Laurent et le Canal Welland, on va sérieusement entraver la poursuite des ventes de ce produit aux États-Unis.

M. Stewart vous a donné quelques exemples de péages et de leur valeur relative par rapport au coût des marchandises et du transport. Pour compléter le tableau, il faudrait peut-être que je fasse une comparaison analogue pour illustrer les répercussions des péages sur le transport du minerai de fer.

Je vais reprendre les mêmes éléments que M. Stewart. Dans ce cas, la valeur des marchandises transportées par le navire serait d'environ 750 000\$. Les frais de transport seraient de l'ordre de 175 000\$ et les droits de péage de 45 000\$ à 50 000\$. Comme vous le voyez, cela représente une portion beaucoup plus substantielle du montant de cette denrée.

Si je vous donnais un exemple. . .

Le président: Monsieur McAllister, pourrions-nous avoir une précision à ce sujet?

M. McAllister: Certainement.

Le président: Vous dites que la valeur du minerai de fer transporté par ce navire est de 750 000\$?

M. McAllister: Oui.

Le président: Et que le coût du transport du point A au point B est de cent. . .

M. McAllister: De 175 000\$ à 200 000\$, selon la destination.

Le président: Mais il s'agit du transport d'un point du Canada à un autre point du Canada.

M. McAllister: Vers un point de la zone inférieure des Grands lacs, Nanticoke, en Ontario ou Cleveland, un transport sur toute la longueur du système, pour établir un parallèle avec celui de l'acier et du grain dont parlait M. Stewart.

Le président: Et les 45 000\$ de péage s'ajouteraient à ces 175 000\$?

M. McAllister: C'est exact.

Le président: En plus des 175 000\$?

M. McAllister: Oui.

Le président: Vous voulez donc dire que le coût du transport et des péages représente environ un tiers de la valeur de la denrée.

M. McAllister: Je ne vais pas jusque là, mais pas loin.

Le président: Bon. Merci.

M. McAllister: Pour nous citer un cas où le risque d'asphyxie est encore plus grand—sans vouloir m'y éterniser—si vous prenez la pierre, dont la valeur est de 4\$ à 5\$ la tonne, et dont 800 000 tonnes environ sont transportées par la voie

[Text]

Lawrence River destinations, you can see that the toll is almost 50% of the value of the merchandise. Certainly it would be highly vulnerable to drying up with any substantial increases in the tolls.

The Chairman: I'm sorry, Mr. Guimond. You go ahead.

M. Guimond: Sans paraître alarmiste, vous savez que le gouvernement actuel projette, et cela a été confirmé par M. Thomas, de privatiser, de commercialiser, enfin de relier aux usagés les factures pour la garde des côtes. Encore une fois, sans peser sur le bouton de panique, voyez-vous certains de vos membres, si cette décision était mise en application, utiliser d'autres modes de transport, d'autres routes, d'autres ports ou le train?

Mr. McAllister: It depends on the commodity that's involved and how sensitive it is to the costs to be imposed on it if the government initiatives are indeed implemented. In the case of a highly valued commodity such as finished steel products, it would be hard to visualize that an extra couple of dollars on an article worth \$500 or \$600 per tonne would be all that critical. But if you try to lay another \$2 a tonne on something that's worth \$4, like stone, or \$30, like iron ore, you are certainly going to disturb the distribution of that commodity and prevent its movement through the seaway apparatus.

Would one turn to trucks and rail? In some cases, with the higher valued commodities, that is always part of the equation. With some of the lower valued commodities and ones that are not even reachable by rail, such as the iron ore, they would simply eventually dry up and the mines would not be able to continue in operation. Unlike the railways, the mines cannot run at a loss forever.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond. Mr. Jordan.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): It seems, Mr. Chairman, what I see emerging is this need to have a complete study and consultation process going on with the transportation subsidies in all areas. When one sector comes in, we hear them saying they could compete if the government weren't so generous to that section. I don't know whether they've been generous with them or not, to be honest with you. Then we hear you saying certain recommendations were made in the past and no consideration was given to those, and that puts you in a bad position.

So really we should be looking at subsidies in all aspects of it. I'd be careful, though, Mr. McAllister, in saying that there is much wrong with market forces dictating, because that is where it finally ends up. Can we afford to send it or can we find a more economical way of sending it in this way or that way? Surely that has to be left in there. I don't think you'll ever get anyone to agree that you must disregard market forces. They are what will dictate.

[Translation]

maritime vers diverses destinations du Saint-Laurent, vous avez, dans ce cas, des péages dont le montant représente presque 50 p. 100 de la valeur de la marchandise. Ce transport serait manifestement menacé d'extinction si les péages augmentaient de façon substantielle.

Le président: Excusez-moi, monsieur Guimond. Allez-y.

Mr. Guimond: I do not want to sound pessimistic, but you know that the present government is planning—and this was confirmed by Mr. Thomas—to privatize, to commercialize, I mean, to make the users pay for coast guard costs. Again, without wanting to be a prophet of doom and gloom, do you think that some of your members will turn to other modes of transportation, other ways or harbours, or railway transportation if that decision is implemented?

M. McAllister: Cela dépend de la denrée et de sa vulnérabilité au coût imposé au cas où l'on déciderait de mettre en application ce projet. Dans le cas de denrées à valeur élevée, comme les produits finis en acier, qui représentent 500\$ ou 600\$ la tonne, il est difficile d'imaginer qu'une augmentation de quelques dollars aurait un effet dramatique. En revanche, si vous voulez rajouter deux dollars par tonne à une denrée qui en vaut quatre, comme la pierre, ou même 30\$, comme le minerai de fer, vous allez certainement nuire à la distribution de cette denrée et à son transport par voie maritime.

Les expéditeurs se tourneront-ils vers le transport routier ou ferroviaire? Dans certains cas, pour les denrées de valeur élevée, cela fait toujours partie des possibilités. Dans le cas des denrées de valeur inférieure ou de celles qui ne sont même pas accessibles par chemin de fer, comme le minerai de fer, cela se solderait par une disparition pure et simple car les mines ne pourraient plus continuer à fonctionner. Contrairement au chemin de fer, les mines ne peuvent pas tourner à perte éternellement.

Le président: Merci, monsieur Guimond. Monsieur Jordan.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Je crois que ce qui se dégage, monsieur le président, c'est la nécessité de mener une étude et des consultations approfondies sur les subventions au transport dans tous les domaines. Quand les représentants d'un secteur viennent nous voir, ils nous disent qu'ils pourraient être concurrentiels si le gouvernement n'était pas aussi généreux dans ce domaine. Franchement, je ne sais pas s'il l'a été. Par ailleurs, vous venez nous dire que vous avez présenté certaines recommandations dans le passé mais qu'on en n'a pas tenu compte, et que cela vous met dans une situation précaire.

• 1205

Nous devrions donc nous pencher sur tous les aspects des subventions. Toutefois, Monsieur McAllister, j'hésiterais à dire que ce serait une grave erreur de laisser les forces du marché trancher, car c'est finalement ce qui se passe. Avons-nous les moyens de transporter ces marchandises ou pouvons-nous trouver un moyen plus économique de les expédier dans telle ou telle direction? Il faut quand même que cet élément intervienne. Je ne crois pas que vous puissiez convaincre qui que ce soit de ne pas tenir compte des forces du marché. Ce sont elles qui font pencher la balance, en fin de compte.

[Texte]

Should the determination of the cost of transporting the cargo not be reflective of what it costs the seaway, on a prorated basis, to see that cargo moved through the system, regardless of what the cargo is? It seemed to be suggested that if you're moving a very valuable commodity, then we're going to sock it to you. What difference does it make to the seaway? The same cost should be involved whether the cargo is steel or coal. If the same cost is reflected in usage of the seaway, why does what the ship is carrying make a difference? Is that a stupid question?

Mr. McAllister: No, no. It actually goes back into a philosophy of rate-making used by railways for the past couple of hundred years, used by everyone. You're suggesting that a tonne of gold moving through the seaway should pay the same toll as a tonne of coal. In terms of the cost of handling the commodity through the seaway system, you're absolutely correct. However, if you put a \$5 toll on a tonne of gold, the gold will not notice it at all. If you put a \$5 toll on the coal, somebody is going to chop down a tree and burn wood instead. That's very strangled and polarized, but that's the way it is.

We're not quarrelling with the present toll-making mechanism at this juncture. There are alternates to it, and these are all parts of the things that we earnestly hope are going to be in this consultation process, and we hope that we're going to be invited to participate in reaching the correct conclusions, whatever they may be.

Mr. Jordan: I guess the percentage on the coal, then, would be a lot higher than it would be on the gold.

Mr. McAllister: Yes, rather substantially.

Mr. Jordan: Well, I'm not sure if I can just accept that.

What about the Coast Guard cost recovery? How else should you do it? Are you suggesting that the government should provide that service? It's going to be reflected somewhere. Somebody has to pay for it, and who better than those who are requiring the services to be in operation? I don't see much wrong with that Coast Guard recovery.

Mr. McAllister: These are, of course, the matters that we hope to be involved in discussing. Many representations have been made over the years by our group, and perhaps more particularly by the Canadian ship owners group, about the types and quantity of services that are provided by the Coast Guard, some of which the shipping interests feel are perhaps redundant or perhaps unnecessary and a few things like that.

Mr. Thomas has indicated that he is prepared in the oncoming dialogue to put all of the cards on the table and to discuss these things candidly and to come to the right conclusions as to whether the services that are being provided are those that are needed and how the ones that are needed should be apportioned. Should they be privatized? Should they be carried on at the expense of the public in general, or should they be carried on at the cost of the individual users?

Mr. Jordan: I wouldn't let the user decide that he wants this piece of the Coast Guard service but not that piece, which somebody else might need. You couldn't do that in the police service, for example. I think all of us play some part in paying

[Traduction]

Le coût du transport d'une marchandise ne devrait-il pas être déterminé au prorata des frais qu'il représente pour la voie maritime, quelle que soit la denrée en question? Vous avez l'air de suggérer que l'on vous arnaque si vous transportez une denrée précieuse. Mais quelle est la différence pour l'Administration de la Voie maritime? Le coût est le même, que la marchandise transportée soit de l'acier ou du charbon. Si le coût est le même pour la voie maritime, quel est l'intérêt de savoir ce que transporte le navire? Est-ce que ma question est idiote?

M. McAllister: Non, non. Cela nous ramène au principe de tarification utilisé par les chemins de fer depuis 200 ans, et d'ailleurs, par tout le monde. Vous dites que le péage pour le transport d'une tonne d'or devrait être le même que pour une tonne de charbon. Si vous considérez le coût du transport de cette denrée sur la voie maritime, vous avez absolument raison. Toutefois, si vous imposez un péage de 5\$ la tonne sur l'or, cela n'aura aucune incidence sur le marché. Par contre, si vous imposez un péage de 5\$ sur le charbon, quelqu'un va aller abattre un arbre et brûler du bois à la place du charbon. C'est une situation tout à fait extrême, mais c'est comme cela.

Nous ne contestons pas le mécanisme actuel de détermination des péages. Il existe cependant d'autres formules possibles, et cela fait partie de tous les sujets que nous espérons sincèrement aborder lors des consultations. Nous espérons donc que nous serons invités à y participer pour trouver les bonnes solutions, quelles qu'elles soient.

M. Jordan: Ces péages représenteraient donc un pourcentage beaucoup plus élevé du prix dans le cas du charbon que dans celui de l'or.

M. McAllister: Oui, nettement.

M. Jordan: J'avoue que je ne suis pas vraiment prêt à accepter cet argument.

Passons au recouvrement des coûts de la garde côtière. À votre avis, c'est le gouvernement qui devrait assurer ce service? Cela va se répercuter ailleurs. Il faut bien que quelqu'un paie, et les mieux placés pour cela ne sont-ils pas ceux qui ont besoin de ces services? Je ne vois pas ce qu'il y a de mal à vouloir récupérer les coûts de la garde côtière.

M. McAllister: Ce sont là, évidemment, les questions que nous espérons aborder dans la discussion. Notre groupe, et plus particulièrement le groupe des armateurs canadiens, a fait, au fil des ans, de nombreuses suggestions en ce qui concerne le type et la quantité des services assurés par la garde côtière, services que nous jugeons parfois superflus.

M. Thomas a dit qu'il était prêt à jouer cartes sur table dans le dialogue qui va s'établir et à discuter en toute franchise de ces questions pour décider, en tout état de cause, des services à conserver et de ceux dont la garde côtière devraient se départir. Faudrait-il les privatiser? Faudrait-il en faire assumer le coût par l'ensemble de la population ou encore faudrait-il les facturer aux utilisateurs?

M. Jordan: Je ne suis pas d'accord pour laisser un utilisateur décider que tel ou tel aspect du service de la garde côtière est utile mais qu'un autre ne l'est pas, alors que quelqu'un d'autre en a peut-être besoin. Vous ne pourriez pas

[Text]

for the police service. We might never use it, whereas others use it all the time. I just think there's a common-sense approach to that, where you can't pick and choose which aspects of it you think are necessary. Somebody else has to do that. Don't expect the users to do it, because I don't think they could be very objective about it.

[Translation]

le faire pour la police, par exemple. Nous contribuons tous au financement de la police. Certains d'entre nous n'aurons peut-être jamais besoin de ses services alors que d'autres y font appel constamment. Je crois que c'est une question de bon sens et qu'on ne peut pas faire le tri pour garder seulement ce que l'on juge nécessaire. Il faut laisser quelqu'un d'autre le faire. Mais il ne faut pas laisser ce soin aux utilisateurs, car je ne pense pas qu'ils pourraient le faire de façon très objective.

• 1210

Mr. McAllister: I would hope we could be objective in being able to identify the services we need and those we don't. If the services are not needed by anybody else either then obviously they should be discontinued. We're looking for a frank, open, and candid dialogue with the Coast Guard people on this very complex subject.

M. McAllister: J'ose tout de même croire que nous serions capables de déterminer les services dont nous avons besoin et ceux qui ne nous sont pas utiles. S'ils ne sont pour personne d'autre, il faudrait manifestement les supprimer. Nous souhaitons un dialogue franc et ouvert avec les responsables de la garde côtière sur ce sujet très complexe.

Mr. Jordan: With regard to the western grain transportation, I was told there is an incentive to move grain as far as possible because there's a tonne-per-mile payment made. Human nature suggests it wouldn't be profitable to move it the shortest distance possible. I'm not suggesting they go around in circles with it but hasn't there been some suggestion that there is not much incentive to taking the shorter route if you can get paid more by hauling it farther. Is that true?

M. Jordan: En ce qui concerne le transport du grain de l'Ouest, on m'a dit que les expéditeurs étaient incités à transporter le grain le plus loin possible, parce qu'ils touchent un certain montant par tonne et par mile. Il est humain de conclure qu'il ne serait pas rentable de le transporter sur la distance la plus courte possible. Je ne veux pas dire qu'on fait tourner les trains en rond, mais n'a-t-on pas dit que les transporteurs n'étaient pas tellement incités à choisir la route la plus courte dans la mesure où ils pouvaient gagner plus en choisissant une distance plus longue?

Mr. McAllister: I believe that is correct. I can imagine the question being put that way but we don't feel it's something that's being misused. We have some quarrels with the way the subsidy is apportioned. Mr. Stewart spoke to you about it at some length. The railways are making full use of the subsidy nowadays, not just as far east as Thunder Bay but to subsidize their operations on the competitive route with the seaway. We are not quarrelling with this necessarily, but we feel the seaway interest should also have a share of that opportunity if it is going to be granted to the railways.

M. McAllister: Je crois que c'est exact. J'imagine qu'on pourrait poser la question de cette façon mais nous n'avons pas l'impression qu'il y ait d'abus. Nous contestons la façon dont les subventions sont réparties. M. Stewart vous en a abondamment parlé. Les compagnies de chemin de fer exploitent au maximum ces subsides, pas seulement jusqu'à Thunder Bay, mais aussi pour subventionner leurs activités sur la route qui concurrence la voie maritime. Nous ne sommes pas nécessairement opposés à cette concurrence, mais nous estimons que si l'on accorde ce privilège aux compagnies ferroviaires, la voie maritime devrait aussi en tirer certains avantages.

Mr. Jordan: In other words, that wouldn't be a fair criticism, and we want to be fair, right?

M. Jordan: Autrement dit, les critiques ne seraient pas justes, et nous voulons être justes, n'est-ce pas?

Mr. McAllister: Correct.

M. McAllister: C'est exact.

Mr. Jordan: In here, the WGTA says they use its subsidy in Ontario and Quebec in addition to western Canada. So it isn't just a western grain subsidy. Those railroads obviously have some reason for extending that into Ontario and Quebec. Is that not true?

M. Jordan: Les autorités responsables du transport du grain de l'Ouest nous disent ici que la subvention sert non seulement dans l'Ouest du Canada, mais aussi en Ontario et au Québec. Ce n'est donc pas simplement une subvention qui s'applique au grain de l'Ouest. Ces compagnies ferroviaires ont manifestement une bonne raison d'inclure l'Ontario et le Québec, vous ne pensez pas?

Mr. McAllister: That is the effect of what is occurring. The subsidy being paid to them for the transportation to Thunder Bay is being used to subsidize the low-cost operation of the railway east of Thunder Bay. This is our quarrel.

M. McAllister: C'est effectivement ce qui se passe. Ces gens-là se servent de la subvention qui s'applique au transport jusqu'à Thunder Bay pour subventionner leur transport ferroviaire à l'Est de Thunder Bay, et c'est avec cela que nous ne sommes pas d'accord.

Mr. Jordan: I think I get what you're driving at. They're just spreading it a little thinner.

M. Jordan: Je crois que je vois ce que vous voulez dire. Ils tirent un peu sur la ficelle.

Mr. McAllister: Yes.

M. McAllister: Exactement.

[Texte]

Mr. Hubbard (Miramichi): I have listened with interest. When you consider all our transportation systems in this country and the fact that the seaway is only making a deficit of \$5 million a year, I can't help but be a bit impressed that of all the carriers we've talked to, you probably have the system with the least cost into the future for the Government of Canada.

You talk about impediments to commerce and we talk about tolls and so forth. If we need to have a break-even balance sheet, how are we going to come to grips with this annual deficit if we were to eliminate tolls? What could we put in its place?

Mr. McAllister: There are a variety of methods of financing and we're not suggesting that any one is the magic key. We could, of course, point to the U.S. experience, which was discussed by Mr. Stewart at some length. The funding for their seaway operation is provided in this harbour maintenance tax. They have been collecting their tolls but refunding them back to the shippers for the past nine years. It's an alternative method of financing the costs of running a system.

Mr. Hubbard: But it would also be a cost to the shippers.

Mr. McAllister: Yes, but it would be spread out.

Mr. Hubbard: How would it improve the overall cost-effectiveness of people using your facility?

Mr. McAllister: How you define facility is one of the matters that needs to be adjudicated. Is the facility composed of the Great Lakes and the St. Lawrence River in total, or just the Montreal to Lake Ontario and Welland Canal parts of the system?

• 1215

Mr. Hubbard: So you're saying shipping between the lakes or from one side of the lake to the other would harbour built-in costs?

Mr. McAllister: This is the way the United States Government has chosen to provide its funding for its harbours, its seaway and its Mississippi River system. It is the way they have chosen. I'm not suggesting it's the right way and ours is the wrong way. You're asking for alternatives and these are the sorts of alternatives we're looking forward to discussing with the people from the government entity that would be assigned to this task.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard. Mr. Guimond, do you have any further questions?

M. Guimond: Merci, monsieur le président. Vous dites dans votre rapport qu'on devrait entrevoir la possibilité de draguer afin de permettre à de plus gros navires des Grands Lacs de naviguer sur la Voie maritime? Je ne suis vraiment pas familier avec le Mississippi, mais les bateaux qui le naviguent sont-ils comparables à nos navires des Grands Lacs? ?

Mr. McAllister: No, there is no way to really compare the two. The Mississippi River system runs with barges that have a capacity of between 1,500 and 2,500 tonnes each, but they are carried in great masses called tows with a tugboat behind pushing all of the barges down the river. The actual width and length of those tows is substantially larger than anything we can handle through the lockage system here.

[Traduction]

M. Hubbard (Miramichi): Je vous ai écouté avec intérêt. Quand je considère l'ensemble de nos réseaux de transport au Canada, et quand je constate que la voie maritime n'a que cinq millions de dollars de déficit par an, je ne peux m'empêcher de penser que, de tous les transporteurs que nous avons rencontrés, vous êtes probablement celui qui coûtera le moins cher au gouvernement du Canada à l'avenir.

Vous parlez d'entraves au commerce et nous parlons de péages etc. Si nous voulons équilibrer les comptes, comment allons-nous pouvoir éponger ce déficit annuel si nous supprimons les péages? Par quoi allons-nous les remplacer?

M. McAllister: Il existe divers modes de financement et nous ne prétendons pas qu'il y ait une solution magique. Nous pourrions évidemment vous parler de l'expérience des États-Unis, dont M. Stewart vous a abondamment entretenus. C'est la taxe d'entretien des ports qui leur permet de financer la voie maritime. Ils perçoivent des péages, mais ils les remboursent aux expéditeurs depuis neuf ans. C'est une autre formule de financement de l'exploitation d'un système.

M. Hubbard: Mais cela entraînerait aussi des coûts pour les expéditeurs.

M. McAllister: Oui, mais ils seraient plus étalés.

M. Hubbard: En quoi cela améliorerait-il la rentabilité générale des opérations des gens qui utilisent vos installations?

M. McAllister: La définition des installations est justement l'une des choses à préciser. S'agit-il de l'ensemble des Grands lacs et du St-Laurent ou simplement de la partie comprise entre Montréal et le lac Ontario et le canal Welland?

M. Hubbard: Donc, selon vous, la navigation entre les lacs ou d'une rive du lac à l'autre pourrait comporter des coûts inserts?

M. McAllister: C'est la formule que le gouvernement des États-Unis a adoptée pour financer ses ports, sa voie maritime et celle du Mississippi. C'est qu'il a décidé de faire. Je ne veux pas dire par là que c'est la bonne formule et que la nôtre est mauvaise. Vous me demandez quelles sont les options et je vous réponds que c'est une de celles dont nous serons heureux de discuter avec les représentants de l'organisme gouvernemental chargé de cette tâche.

Le président: Merci, monsieur Hubbard. Monsieur Guimond, avez-vous d'autres questions à poser?

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman. In your report, you suggest that we should consider dredging, to allow larger Great Lake ships to navigate the Seaway? I am not really familiar with the Mississippi River system, but are the ships that use it comparable to our Great Lake ships?

M. McAllister: Non, on ne peut pas vraiment comparer les deux. La voie maritime du Mississippi est utilisée par des barges d'une capacité de 1 500 à 2 500 tonnes, mais elles forment de grandes rames poussées par un remorqueur. La longueur et la largeur de ces rames sont très supérieures à tout ce qui peut emprunter nos écluses.

[Text]

As to the reference to the dredging, we have a very expensive set of locks in the Welland and in the St. Lawrence with finite widths, lengths and depths. To widen or lengthen those locks would be an enormous expenditure well into the billions of dollars. However, it is our feeling it could be economically feasible to dredge—to deepen the capability of the locks—to use the existing ships, which could then contain more cargo. There is usually, in almost all of the commodities handled in the Great Lakes, a lot of room in the ships for more tonnes. They can't carry more tonnes because of the draught limitations.

We did strongly advocate a study on the subject. A study was performed. We have yet to hear the results of the study. We have heard a variety of numbers as to the affordability, but the previous government did not see fit and the current government has not yet seen fit to publicize the results of the study as to what would make economic sense. We hope this will come up in the future dialogues we're expecting to have.

Mr. Guimond: Thank you.

The Chairman: Mr. Jordan.

Mr. Jordan: There's a study being done, then, to indicate how much more dredging would have to go on and the cost of that in relation to how much more business it would generate?

Mr. McAllister: It would not directly generate more business but it would allow an individual vessel to carry additional cargo, which would of course work out to the shipper's benefit.

The study is done, as we understand it; the results simply have not been publicly announced.

Mr. Jordan: We would probably want to get hold of that study, Mr. Chairman, for our own purposes if we could.

The Chairman: We'll have to ask for that, Mr. Jordan.

Mr. Jordan: Thank you.

The Chairman: I have a few questions.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: I've been very good so far today, haven't I?

An hon. member: Yes.

The Chairman: There's only one seaway. Let's just leave the dividing line between the two countries aside for a moment. What I've noticed is we in the operation of the seaway have a tremendous amount of duplication of services between what we offer in Canada and what we offer in the States. Is that a fairly accurate statement?

Mr. McAllister: Mr. Chairman, I'm not absolutely sure I understand your question.

[Translation]

À propos du dragage, nous avons une série d'écluses très coûteuses sur le canal Welland et le St-Laurent, qui ont une longueur, une largeur et une profondeur bien déterminées. Il faudrait dépenser des milliards de dollars pour les élargir ou les allonger. Il serait cependant économiquement réalisable de draguer ces écluses—afin d'accroître leur profondeur—ce qui permettrait aux navires actuels de transporter une cargaison plus lourde. Dans le cas de presque toutes les marchandises transportées sur les Grands lacs, les navires pourraient généralement en transporter un tonnage supérieur, ce qui est actuellement impossible parce que leur tirant d'eau est limité.

Nous avons vivement recommandé une étude sur la question. Elle a été faite, mais nous attendons toujours les résultats. Nous avons entendu diverses rumeurs sur le coût de réalisation de ces travaux, mais le gouvernement précédent n'a pas jugé bon de rendre publics les résultats et de nous dire ce qui serait économiquement justifié; et le gouvernement actuel suit son exemple. Nous espérons apprendre quelque chose au cours des entretiens que nous nous attendons à avoir bientôt.

M. Guimond: Merci.

Le président: Monsieur Jordan.

M. Jordan: On a donc fait une étude sur le coût des travaux de dragage qui seraient nécessaires et sur l'expansion des activités que cela permettrait?

M. McAllister: Cela n'accroîtrait pas nécessairement le trafic, mais cela permettrait à un navire de transporter une plus grosse cargaison, ce qui serait naturellement à l'avantage de l'affrêteur.

D'après nos informations, il y a bien eu une étude, mais ses résultats n'ont pas encore été rendus publics.

M. Jordan: Il serait bon que nous puissions mettre la main sur ce document, monsieur le président.

Le président: Il faudra que nous le demandions, monsieur Jordan.

M. Jordan: Merci.

Le président: J'ai quelques questions à poser.

Des voix: Oh, oh.

Le président: J'ai pourtant été bien sage jusqu'ici aujourd'hui, n'est-ce pas?

Une voix: Oui.

Le président: Il n'y a qu'une seule voie maritime. Oublions, pour l'instant, la ligne de démarcation entre les deux pays. Ce que j'ai remarqué, c'est que, dans bien des cas, les services offerts au Canada et aux États-Unis font double emploi. Ai-je raison?

M. McAllister: Monsieur le président, je ne suis pas absolument certain de bien comprendre votre question.

• 1220

The Chairman: With the direct costs of operating the seaway, we have a coast guard, they have a coast guard; we have a seaway authority, they have a seaway authority; they have maintenance crews, we have maintenance crews. There is duplication.

Le président: Prenons les coûts directs d'exploitation: nous avons une garde côtière, et les Américains ont la leur; nous avons une Administration de la Voie maritime, eux aussi; ils ont des équipes d'entretien, nous aussi. Il y a donc double emploi.

[Texte]

Mr. McAllister: Indeed.

The Chairman: Your organization represents some American interests.

Mr. McAllister: Some, yes.

The Chairman: Is it a possibility, if you let your mind wander for a moment, that both ventures be combined into one single operation?

Mr. McAllister: There has certainly been some brainstorming discussion about this possibility. I really don't know that anyone has given it a great deal of careful consideration because of the obvious problems it might create between the two countries in having just one body. Certainly we would think it's worth being discussed very thoroughly.

There certainly should be some economies by the elimination of duplication, yes. It would not just be the seaway authorities; there are, as you say, coast guard redundancies, in all probability. There are parts of the seaway system where the two coast guards have said, I'll look after this piece, Charlie, and you look after that. There has been some cooperation between the two, but there are two completely independent structures. If there was but one, it would without a doubt be more economical. Whether it would be practical with two different sovereignties involved is a rather mind-boggling question.

Pushing the cooperation to the ultimate degree would have to be in all of our best interests. We are certainly not experts as to how much cooperation has been created over the years in any of the cross-border entities.

The Chairman: Could you comment on that, Mr. Sirois?

Mr. Jean-Paul Sirois (General Manager, Chamber of Maritime Commerce): I would defer to the president on that.

The Chairman: I only asked you because you were in Washington for the last week or two. There seemed to be good harmony within the group in that meeting you attended. And they were all users, if I am correct.

Mr. Sirois: That's correct.

The Chairman: We haven't heard anything today with respect to additional costs to the user on using the Great Lakes-St. Lawrence system, other than the actual toll. We haven't heard about any additional costs to the user if he should decide to ship by the Great Lakes-St. Lawrence Seaway rather than by another mode. Could you go over some of the other costs you are faced with as a user of the system?

Mr. McAllister: The single largest additional cost peculiar to this system is the pilotage. Our Canadian Shipowners Association colleagues have been working on this problem for a number of years. Some progress has been made towards licensing qualified captains to do their own pilotage. Up to this moment there has been no great breakthrough, but at least there is a dialogue going on, which could result in the shipowners being spared the expense of pilotage when they do

[Traduction]

M. McAllister: En effet.

Le président: Votre organisme représente des intérêts américains.

M. McAllister: Certains, en effet.

Le président: Lâchons un peu la bride à notre imagination; est-il concevable d'envisager une fusion?

M. McAllister: C'est un sujet dont on a déjà discuté. Je ne sais pas vraiment si on l'a examiné de très près à cause des problèmes évidents que la création d'un organisme unique pourrait soulever entre les deux pays. Mais cela nous paraît mériter un examen approfondi.

Une telle formule permettrait certainement de réaliser des économies, et pas seulement en ce qui concerne les administrations, car, comme vous le dites, il est fort probable que les services offerts par les gardes côtières font parfois double emploi. Pour certains tronçons de la voie maritime, elles se sont mises d'accord pour partager le travail et il y a donc eu une certaine coopération, mais il s'agit d'organismes totalement indépendants. S'il n'y en avait qu'un seul, ce serait certainement plus économique. Quant à savoir si ce serait réalisable, étant donné que cela concernerait deux États souverains, la question est loin d'être facile à résoudre.

Pour pouvoir pousser la coopération au maximum, il faudrait que le nouveau système soit profitable à tous. Nous sommes loin d'être experts en la matière et nous ne savons pas exactement à quel degré de coopération on est parvenu, au fil des années, avec les organismes frontaliers.

Le président: Qu'en pensez-vous, monsieur Sirois?

M. Jean-Paul Sirois (gérant, Chambre du commerce maritime): Je préfère laisser au président de la CCM le soin de répondre.

Le président: Je vous ai seulement posé cette question parce que vous venez de passer deux semaines à Washington. L'harmonie a paru régner au cours de la réunion à laquelle vous avez assisté. Et les participants étaient tous des utilisateurs de la voie maritime, si je ne me trompe.

M. Sirois: C'est exact.

Le président: Nous n'avons encore rien entendu aujourd'hui au sujet des coûts supplémentaires pour l'utilisateur de la Voie maritime des Grands lacs-Saint-Laurent, en dehors des droits de péage. On ne nous a pas dit ce que cela coûterait en plus à l'utilisateur qui déciderait d'emprunter la Voie maritime des Grands lacs-Saint-Laurent plutôt qu'un autre mode de transport. Pourriez-vous nous décrire certains des autres coûts que vous devez assumer en tant qu'utilisateur de cette voie?

M. McAllister: Le coût supplémentaire le plus important, propre à cette voie, est celui du pilotage. Nos collègues de l'Association des armateurs canadiens étudient le problème depuis plusieurs années. On a fait quelques progrès en ce qui concerne la possibilité de l'octroi d'un permis de pilotage aux capitaines qui réunissent les compétences nécessaires. Jusqu'à présent, il n'y a pas vraiment eu de percée, mais au moins, le dialogue se poursuit et les frais de pilotage seront peut-être

[Text]

have competent people aboard. This would not, of course, apply to the foreign flag ships that are not familiar with the seaway system.

That is the only other significant cost that comes to my mind that is peculiar to the Great Lakes system, other than the tolls, of course.

• 1225

The Chairman: We're unfamiliar with what ports cost. Throughout some of the material there's been talk about harbour fees and ports fees.

Mr. McAllister: The harbour dues are a function of the individual port, and these charges vary all over the map. If you drew a chart of all the Canadian ports and their charges and all the American ports and their charges, you would not be able to draw any comparison as to...

The Chairman: Would the port of Montreal be different from the port of Quebec City insofar as charges are concerned?

Mr. McAllister: I'm not sure that it is, but it probably is, because, by the nature of the beast, each individual port has its own needs that must be met. In some cases the port charges are very modest because the services required to be provided are very modest. In other places, where extensive service is needed, the cargo dues or the wharfage charge to the ship would be somewhat higher. There really isn't a pattern.

The Chairman: So there's no consistency throughout the Great Lake system, even on the Canadian side, for those charges.

Mr. McAllister: With my limited knowledge of the U.S. side, I think you would find inconsistency throughout their entire inland waterway network—that is, the Mississippi and Ohio River systems—and the Great Lakes. I don't think there is any pattern there.

The Chairman: Mr. McAllister, the list of members you represent is almost a who's who in large business in Canada.

Mr. McAllister: We would agree with that.

The Chairman: There's obviously some expertise amongst this group, which spends a great deal of time analysing how to get their products to market in the most efficient way. You heard Mr. Stewart saying that business is down to 32 million tonnes a year and that at one time it was a viable operation at around 50 million tonnes. What can your group do to enhance and help increase the volume of business on the Great Lakes-St. Lawrence system?

Mr. McAllister: What can the users do? The users can sell more merchandise. That's their business. The higher the cost of getting from the point of manufacture or point of mining to the ultimate destination is the determinant as to how far you are able to effectively sell your merchandise.

I provided you with the example of the iron ore companies in Lake Superior, with their ability to get their product very cheaply to market with ships that are three times the size of the largest that can be handled within the Great Lakes waterway system and not subject to any toll. The Canadian iron ore producers are of course competing head on with these people into Lake Erie and Lake Michigan.

[Translation]

épargnés un jour aux armateurs qui ont des gens compétents à bord de leurs navires. Une telle mesure ne jouerait naturellement pas pour les bâtiments battant pavillon étranger, qui ne connaissent pas bien la voie maritime.

En dehors de ces frais de pilotage—et des péages, naturellement—aucun autre coût important, propre à la voie des Grands lacs, ne me vient à l'esprit.

Le président: Nous connaissons mal les droits portuaires. Ils sont mentionnés dans beaucoup de documents.

M. McAllister: Ces droits sont propres à chaque port et ils varient considérablement d'un port à l'autre. Si vous établissiez un tableau des droits pratiqués dans tous les ports canadiens et dans tous les ports américains, il vous serait impossible de faire une comparaison entre...

Le président: Les droits portuaires à Montréal seraient-ils différents de ceux de Québec?

M. McAllister: Je n'en suis pas certain, mais c'est probable car, c'est tout à fait naturel, chaque port a ses propres besoins. Dans certains cas, les droits portuaires sont très modestes, comme le sont les services requis. Ailleurs, où l'on a besoin de services importants, le navire doit acquitter des droits de débarcadère sensiblement plus élevés. Cela varie beaucoup.

Le président: Donc, les droits perçus sur les Grands lacs ne sont les mêmes partout, même du côté canadien.

M. McAllister: Je connais peu la situation aux États-Unis, mais je crois que vous constateriez le même manque d'uniformité sur tout le réseau de voies navigables intérieures—c'est-à-dire sur le Mississippi et l'Ohio—et sur les Grands lacs.

Le président: Monsieur McAllister, la liste des membres que vous représentez constitue presque un bottin de la grande entreprise au Canada.

M. McAllister: En effet.

Le président: Ce groupe connaît certainement bien la question puisqu'il consacre beaucoup de temps à étudier la manière la plus efficace de faire parvenir ses produits sur le marché. Monsieur Stewart nous a dit que le trafic est tombé à 32 millions de tonnes par an alors qu'à une certaine époque, cela représentait une opération viable d'environ 50 millions de tonnes. Que peut faire votre groupe pour contribuer à augmenter le volume du trafic sur les Grands lacs et le Saint-Laurent?

M. McAllister: Que peuvent faire les utilisateurs? Vendre plus de marchandises. C'est ça, leur travail. Le coût du transport entre le point de fabrication ou d'extraction du produit et sa destination ultime est déterminant pour vos ventes.

Je vous ai fourni l'exemple de producteurs de minerai de fer dans la région du lac Supérieur: ils peuvent acheminer à peu de frais leur produit sur le marché car les navires qu'ils utilisent ont le triple de la taille des plus gros bâtiments qui peuvent emprunter la voie navigable des Grands lacs. Les producteurs de minerai de fer canadiens sont, naturellement, en concurrence directe avec eux pour l'accès au lac Érié et au lac Michigan.

[Texte]

Reducing the overall cost of providing the service—whether we're talking about subsidies, user pay, or what have you—and creating greater efficiency throughout the system has to be the most important factor in enabling our Canadian manufacturers to get their goods to market.

I don't know that our grain producers can do a whole lot about shifting the movement of grain from east to west. It's a dollar-and-cent thing that largely depends on the transportation assistance being accorded, which in many cases is tilting, as Mr. Stewart pointed out. Obvious hinterland destinations that should be served by the seaway are going to the west coast. Three million tonnes here and three million tonnes there would very rapidly add up to a system that could not only be self-sustaining but could even afford to reduce its tolls rather than consider increases that go on and on.

The Chairman: I see a representative from the UGG, the United Grain Growers. What can we do to influence the UGG to use the seaway more than they are, rather than having trains ship the grain to the ports down the river? What can we do? This is your market. This is your business.

Mr. McAllister: Are you asking the lady?

The Chairman: No, I'm asking you. Here's an actual experience. They have an option to use two systems: the water system and the rail system. You folks are in business. What would you do to enhance that product going by the water route, which I think is the more economical one, rather than using the trans-border shipment?

Mr. McAllister: The customer calls the shot at the end of the day. He's simply looking at the bottom-line cost of getting this grain to my usage point. If the cost of all the transportation and associated factors is greater going through the seaway, he will obviously opt to go through the west coast or down the Mississippi River through New Orleans. These systems all compete with each other. All we're asking and hoping for in this country is a level playing field with respect to the grain being transported.

All of it is transported on the railroads to begin with. We feel the WGTA has some built-in impediments to the free flow of this grain in an eastbound direction. These were thoroughly discussed, and we had hoped some changes would be implemented by this time, but it simply has not happened.

The Chairman: However, with your list of membership, does it not make sense at your meetings for you to say you have a choice on shipping product? If you can get another 10 million tonnes of product through the seaway, the costs have to be lower than what they are today.

Can we count on you folks to start considering those alternatives? What do we have to do to get you to do it?

[Traduction]

Le plus important, c'est de réduire le coût global de la prestation des services. . . Qu'il s'agisse de subventions, de paiements par l'utilisateur, ou autres. . . Et d'améliorer l'efficacité d'ensemble de la voie navigable afin de permettre aux fabricants canadiens de faire parvenir leurs produits sur le marché.

Je ne pense pas que nos céréaliculteurs puissent faire grand chose pour modifier l'itinéraire emprunté pour le transport du grain. C'est uniquement une question d'argent qui dépend, dans une large mesure, de l'aide actuellement accordée au transport qui, d'ailleurs, est en train de s'infléchir, comme l'a fait remarquer M. Stewart. Des cargaisons destinées aux régions intérieures qui devraient, en toute évidence, être desservies par la voie maritime passent par la côte ouest. Trois millions de tonnes par-ci par-là contribueraient très rapidement à l'établissement d'une voie navigable qui serait non seulement autonome financièrement, mais qui pourrait même se permettre de réduire ses péages plutôt que d'envisager de les augmenter constamment.

• 1230

Le président: Je vois que l'Union des producteurs de grain est représentée parmi nous. Que pouvons-nous faire pour encourager l'UPG à faire un plus large usage de la voie maritime, au lieu d'utiliser des trains pour transporter les céréales vers les ports en aval? Que pouvons-nous faire? C'est votre marché. C'est votre secteur.

M. McAllister: Votre question s'adressait-elle à la dame?

Le président: Non, à vous. Voilà une situation concrète. Les producteurs de grain ont le choix entre deux modes de transport: par eau ou par rail. Vous êtes des gens d'affaires. Que feriez-vous pour favoriser le transport de votre produit par bateau, ce qui est, je crois, la méthode la plus économique, plutôt que d'avoir recours aux expéditions transfrontalières?

M. McAllister: C'est le client qui décide. Tout ce qui l'intéresse, c'est de savoir combien va lui coûter le transport de ce grain jusqu'au point où il va être utilisé. Si le coût du transport et les coûts annexes sont supérieurs sur la voie maritime, il va manifestement choisir la côte ouest ou le transport sur le Mississippi jusqu'à la Nouvelle-Orléans. Il y a concurrence entre ces divers systèmes. Tout ce que nous demandons et espérons, dans notre pays, c'est que les règles du jeu qui s'appliquent au transport du grain soient les mêmes pour tous.

Au départ, toutes ces céréales sont transportées par voie ferrée. À notre avis, la LTGO crée un certain nombre d'obstacles à la libre circulation de ce grain vers l'Est. Ce sont des questions dont on a abondamment discuté et nous espérons que des changements auraient été apportés, mais cela n'a pas été le cas.

Le président: Pourtant, avec des membres tels que les vôtres, n'est-il pas logique qu'aux réunions auxquelles vous participez, vous déclariez que c'est à vous de choisir le mode d'expédition? Si vous pouvez assurer le transport de dix millions de tonnes supplémentaires sur la voie maritime, il est inévitable que les coûts baissent.

Pouvons-nous compter sur vous pour que vous commenciez à étudier ces diverses options? Que faut-il faire pour vous en convaincre?

[Text]

Mr. McAllister: As with grain, anything sold in the world is a function of the selling price at origin and what the seller is prepared to accept for his merchandise, plus all the transportation costs to get it to its destination.

The Chairman: We decided today to call the National Transportation Agency as a witness to cover some of the areas you've discussed.

Mr. McAllister: We would certainly warmly welcome that.

The Chairman: Can we call on you folks again as we go through this process?

Mr. McAllister: Absolutely, Mr. Chairman. We are hopeful you will be prepared to accept some of our individual members who can speak much more accurately than me with respect to their individual needs and problems. Perhaps toward the end of your deliberations, we might be permitted to summarize the views expressed to you by our various members. We'll give you our concerted view. It would be most appreciated by us.

The Chairman: Thank you both very much for coming. I again apologize for being late.

The meeting is adjourned until next week.

[Translation]

M. McAllister: Comme dans le cas du grain, la vente de tout produit dans le monde est déterminée par le prix de départ et par ce que le vendeur est prêt à accepter en compensation de sa marchandise, ce à quoi il faut ajouter tous les coûts de transport jusqu'à sa destination.

Le président: Nous avons décidé de convoquer aujourd'hui comme témoin l'Office national de transport afin d'examiner avec lui certains des points dont nous venons de parler.

M. McAllister: Nous sommes tout à fait partisans de cela.

Le président: Pouvons-nous faire encore appel à vous, par la suite?

M. McAllister: Absolument, monsieur le président. Nous espérons que vous accepterez d'entendre certains de nos membres qui sont en mesure de vous parler de manière beaucoup plus exacte que moi de leurs besoins et de leurs problèmes. Peut-être qu'à la fin des délibérations, vous nous permettrez de résumer les vues exprimées par nos divers membres et de vous présenter le résultat concerté de nos réflexions. Nous serions très heureux de pouvoir le faire.

Le président: Je vous remercie vivement, tous deux, d'être venus. Je vous prie de m'excuser encore une fois, d'avoir dû retarder votre témoignage.

La séance est levée et nous nous réunirons à nouveau la semaine prochaine.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation/Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste – lettre

**K1A 0S9
Ottawa**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the St. Lawrence Seaway Authority:

Glendon Stewart, President.

From the Chamber of Maritime Commerce:

Jack McAllister, President;

Jean-Paul Sirois, General Manager.

TÉMOINS

De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent:

Glendon Stewart, président.

De la Chambre de commerce maritime:

Jack McAllister, président;

Jean-Paul Sirois, gérant.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

C A I
XC 27
-T 84

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Wednesday, April 20, 1994

Le mercredi 20 avril 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

Voie maritime du Saint-Laurent

of the Standing Committee on Transport

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

CONCERNANT:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the
viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la
viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du
Saint-Laurent

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 20, 1994

(4)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:40 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Other Member present: John Maloney.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From the Canadian Merchant Service Guild: Capt Maury Sjoquist, National President.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed its consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Capt Sjoquist made an opening statement and answered questions.

At 4:42 p.m., by unanimous consent, the Sub-Committee proceeded to sit *in camera*.

The Sub-Committee considered future business.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 20 AVRIL 1994

(4)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 13 h 40, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Joe Comuzzi (*président*).

Membres du Sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Autre député présent: John Maloney.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De la Guilde de la marine marchande du Canada: Capt Maury Sjoquist, président national.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Le capitaine Sjoquist fait un exposé et répond aux questions.

À 16 h 42, du consentement unanime, le Sous-comité déclare le huis clos.

Le Sous-comité discute de ses travaux à venir.

À 17 h 05, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, April 20, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 20 avril 1994

• 1538

The Chairman: Good afternoon, ladies and gentlemen. The meeting will come to order.

This is pursuant to Standing Order 108(1), the subcommittee of the Standing Committee on Transport dealing with the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system.

Our witness today will be Captain Maury Sjoquist, national president of the Canadian Merchant Service Guild.

Do you have anyone with you, Mr. Sjoquist?

Captain Maury Sjoquist (National President, Canadian Merchant Service Guild): No, I don't.

The Chairman: All right.

Just prior to your beginning, Mr. Sjoquist, we have two items of business. Since most of you in the room know I'm from Thunder Bay, I would like to welcome that wonderful contingent on that far wall and over here, 12 or 13 members from Thunder Bay who are vitally interested in the St. Lawrence Seaway and the viability of the entire Great Lakes/St. Lawrence system. It's led by Alderman Evelyn Dodds, who is sitting over here, and Cy Cook, manager of the port authority at Thunder Bay. I welcome them. They're going to be with us for a few moments and then they have to catch a plane back to Thunder Bay. So welcome, ladies and gentlemen, and thank you for coming.

• 1540

As you will recall, the second item is that we are going into the question of the availability of designated cars or hopper cars with respect to the movement of grain and the inadequacy of the availability of those cars. I've asked Mr. Cuthbertson to make a preliminary report. I am told there is some information that should be kept in confidence. I therefore request that after the evidence is given today we go into a business meeting or committee of the whole.

Tell us what you can, please, Mr. Cuthbertson.

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): All right, Mr. Chairman.

We've actually received two responses to our questionnaire in connection with the car shortage: one from Parrish and Heimbecker, which is a grain company, and UGG, another grain company. We also have received a memorandum from Canadian Pacific on the whole situation.

I guess it's fair to say that there is a number of reasons why this shortage has occurred. I think there's probably a consensus on that. Certainly one of the major reasons has been the increase of exports of grain, particularly durum, to the United States, and as a result the longer time for the turnaround of cars coming back to Canada.

Le président: Bon après-midi, mesdames et messieurs. La séance est ouverte.

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, le sous-comité du Comité permanent des transports examine la viabilité du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Notre témoin d'aujourd'hui est le capitaine Maury Sjoquist, président national de la Guilde de la marine marchande du Canada.

Vous avez quelqu'un d'autre avec vous, monsieur Sjoquist?

Le capitaine Maury Sjoquist (président national, Guilde de la marine marchande du Canada): Non.

Le président: Très bien.

Avant de vous donner la parole, monsieur Sjoquist, nous avons deux points à régler. Comme vous le savez pour la plupart, je viens de Thunder Bay, et je voudrais souhaiter la bienvenue à ce magnifique groupe de personnes tout là-bas et ici, 12 ou 13 personnes de Thunder Bay qui s'intéressent énormément à la Voie maritime du Saint-Laurent et à la viabilité de tout le réseau des Grands Lacs-Saint-Laurent. Ce groupe est dirigé par l'échevin Evelyn Dodds, assise ici, et par Cy Cook, directeur de l'Autorité du port de Thunder Bay. Je leur souhaite la bienvenue. Ils vont rester quelques instants parmi nous avant d'aller prendre un avion pour repartir à Thunder Bay. Bienvenue donc, mesdames et messieurs et merci de votre présence.

Comme vous vous en souvenez, le deuxième point concerne la disponibilité de wagons désignés ou de wagons à trémie pour transporter les céréales et l'insuffisance de ces wagons. J'ai demandé à M. Cuthbertson de nous soumettre un rapport préliminaire. On m'a précisé que certains renseignements devaient demeurer confidentiels. Je souhaiterais donc qu'après avoir entendu le témoin d'aujourd'hui, nous ayons une réunion de régie interne ou une réunion du comité plénier.

Monsieur Cuthbertson, donnez-nous les renseignements que vous avez.

M. David Cuthbertson (rechercheur du comité): Très bien, monsieur le président.

Nous avons en fait reçu deux réponses à notre questionnaire sur la pénurie de wagons: l'une de Parrish and Heimbecker, une compagnie céréalière, et l'autre de UGG, qui est aussi une compagnie céréalière. Nous avons aussi reçu une note explicative du Canadian Pacific sur toute cette situation.

Je crois honnêtement que cette pénurie est due à un ensemble de raisons. Je pense que tout le monde en convient. L'une des principales raisons a été l'accroissement des exportations de grain, en particulier de blé dur, vers les États-Unis et l'allongement de la durée de rotation de ces wagons qui en a résulté.

[Texte]

The weather hasn't helped. This has been a very severe winter. The American railways had more difficulty than the Canadian railways. Members may recall that we had the president of CP here who said it was probably one of the worst winters on record for the railways.

Also, the flooding of the Mississippi has meant that there's been a greater demand for cars in the United States to move grain, and the strike on the west coast didn't help.

There's a much greater movement of what they call off-board grains, like peas and lentils, as compared to on-board grains. The off-boards are called specialty crops. That means there's more handling involved in transporting specialty crops to either Thunder Bay or to the west coast. I think it's probably fair to say that a number of the people involved in this would say that it's been a unique set of circumstances that have all come together.

What's being done? It has been indicated by CP that it's acquired more hopper cars. We have not yet heard from CN.

I guess I probably shouldn't get into too much detail, Mr. Chairman, about what other recommendations or suggestions are being made to try to resolve the situation. Some of the people involved certainly consider that there still is a crisis, but there is a lot of effort in working towards a resolution.

We hope to have the rest of the responses by Friday—we're expecting approximately nine—and then we'll prepare something for the committee and present it to you at your meeting next week.

The Chairman: Thank you, Mr. Cuthbertson.

In preparation for our witness today, I will table these documents that I prepared and they'll be circulated. I thought it would be appropriate that we look at the legislation that sets up the pilots associations throughout Canada, which is the Pilotage Act. I'll give it to the clerk, plus the eight regulations that have been passed since the passage of the Pilotage Act under the statutes of Canada that have a bearing on the methodology, Mr. Sjoquist, and the way you operate, the way the pilotage operates within this country, the crown corporations, and other corporate interests in Canada.

I wish, sir, that you would confine your remarks, since this is for the Great Lakes/St. Lawrence Seaway, to the Great Lakes Pilotage Authority—this will be given to each member of the committee—which, in the year ending 1992, had sales of approximately \$8 million, had pilots' fees of \$6.6 million, for a loss of almost \$1,150,000. That follows a loss in the year 1991 of almost \$2 million. The Laurentian Pilotage Authority, which had revenues of \$27 million in 1992—pilots' fees, salaries and benefits amounted to \$27 million after administrative expenses—showed a loss of \$5 million. That follows a loss in 1991 of \$5 million also.

[Traduction]

Le temps n'a pas facilité les choses. L'hiver a été très rude. Les chemins de fer américains ont eu plus de difficulté que les chemins de fer canadiens. Les députés se souviendront que le président du CP est venu nous dire que cet hiver avait probablement été l'un des pires qu'aient jamais connus les chemins de fer.

D'autre part, en raison des inondations du Mississippi, les États-Unis ont eu besoin d'un plus grand nombre de wagons pour transporter les céréales, et la grève de la côte ouest n'a pas facilité les choses.

Il y a beaucoup plus de transport de ce qu'on appelle les céréales produites hors-Commission, comme les pois et les lentilles, en opposition aux céréales relevant de la Commission. Ces céréales produites hors-Commission sont appelées des cultures spéciales. Cela veut dire qu'il y a plus de manutention pour les transporter vers Thunder Bay ou la côte ouest. Je pense qu'une bonne partie des personnes concernées par la question reconnaissent qu'il y a eu là tout un concours de circonstances particulières.

Que fait-on? Les représentants du CP ont annoncé qu'ils s'étaient procuré plus de wagons à trémie. Nous n'avons pas de nouvelles du CN.

Monsieur le président, je pense qu'il vaut mieux que je n'entre pas dans le détail des autres recommandations et suggestions proposées pour remédier au problème. Certaines des personnes concernées estiment que la crise est toujours là, mais que l'on fait de gros efforts pour la surmonter.

Nous espérons avoir le reste des réponses d'ici vendredi—nous en attendons environ neuf—ce qui nous permettra de préparer un document que nous pourrions soumettre au comité à sa réunion de la semaine prochaine.

Le président: Merci, monsieur Cuthbertson.

Pour nous préparer à notre discussion avec le témoin d'aujourd'hui, je vais déposer ces documents que j'ai préparés et qui vont être distribués. J'ai pensé qu'il serait bon de jeter un coup d'oeil sur la loi régissant les associations de pilotes au Canada, la Loi sur le pilotage. Je vais la donner à la greffière ainsi que les huit règlements adoptés depuis l'adoption de cette loi sur le pilotage dans le cadre des lois canadiennes ayant un rapport avec votre méthodologie, monsieur Sjoquist, la façon dont le pilotage se pratique au Canada, les sociétés d'état et les autres intérêts de sociétés au Canada.

Puisque nous parlons des Grands Lacs et de la Voie maritime du St-Laurent, je vous invite à limiter vos remarques à l'Administration de pilotage des Grands Lacs—nous allons distribuer ceci à tous les membres du comité—dont les ventes, au cours de l'exercice qui a pris fin en 1992, ont été d'environ 8 millions de dollars et dont les droits de pilotage ont été de 6,6 millions de dollars, avec des pertes de près de 1 150 000\$. Pour l'exercice précédent, en 1991, ces pertes s'étaient élevées à près de 2 millions de dollars. L'Administration de pilotage des Laurentides, dont les recettes ont été de 27 millions de dollars en 1992—les droits de pilotage, traitements et avantages ont représenté 27 millions de dollars après déduction des frais administratifs—a connu des pertes de 5 millions de dollars, qui sont venues s'ajouter à une autre perte de 5 millions de dollars en 1991.

[Text]

[Translation]

• 1545

Those will be circulated and I'm sure in due course this committee will want to review them. Those items are paid for out of the general account of Canada; it's warranted under the legislation. I'm sure members of the committee will want to review the operating statements of both the Great Lakes Pilotage Authority and the Laurentian Pilotage Authority in preparation for a discussion in the future.

Mr. Sjoquist, I welcome you. Thank you very much for coming this afternoon to put your position forward. The committee will hear your submission and then there will be questions.

Capt Sjoquist: Thank you, Mr. Chairman. Before I start, in answer to what you just requested, the remarks I will be making on pilotage are solely in regard to the Great Lakes and the Laurentian region.

I think I should start off by saying a little bit about the structure of the organization we represent—where we're at and so forth. The Canadian Merchant Service Guild was originally incorporated by an act of Parliament in 1919 and was reincorporated by an act of Parliament in 1980 with some updated amendments.

We represent the majority of masters, mates, engineers and pilots in Canada numbering some 4,800 members. About 8% of our members have professional status as managerial exclusions and entrepreneur pilots; the rest have union status. We hold 40 collective agreements including ones with the federal ships' officers in the Coast Guard, the Department of Fisheries and the Department of National Defence civilian fleets. We hold a collective agreement with the Canadian Lake Carriers Association covering all deck officers, and approximately 30% of Great Lakes masters also belong to the guild.

Membership in the Great Lakes and St. Lawrence Seaway region is in excess of 1,500 members. We participate in most governmental and industry forums relating to Canadian shipping and we're a member of the Council of Maritime Affairs. Along with the president of the Canadian Lake Carriers Association, George Miller, I am joint chairman of that organization. Other members of the Council of Maritime Affairs are the SIU—that's the Seafarers' International Union—and the CMOU, the Canadian Marine Officers' Union.

From a labour relations perspective—because obviously the seaway is critically important to us with the number of jobs we have—the Council of Maritime Affairs will be making a presentation to this committee some time in May. Our spokesman will be the executive director, Mr. John Fuchs. I will leave all that general stuff to him. I will be speaking a little more specifically on pilotage.

The seaway system is critically important to the guild and to our members and must be firmly established as a viable transportation system.

Ces renseignements vont être distribués, et je suis sûr que le Comité tiendra à les examiner à un moment donné. Tous ces coûts sont assumés par le Trésor du Canada, comme le stipule la Loi. Je suis certain que les membres du Comité prendront soin d'examiner les bilans de l'Administration de pilotage des Grands Lacs et de l'Administration de pilotage des Laurentides en vue d'une discussion ultérieure.

Bienvenue, monsieur Sjoquist. Merci beaucoup d'être venu nous faire part de votre point de vue cet après-midi. Nous allons commencer par écouter votre exposé et nous passerons aux questions.

Capt Sjoquist: Merci, monsieur le président. Avant de commencer, je vous précise que, comme vous me l'avez demandé, mes remarques porteront uniquement sur le pilotage dans les Grands Lacs et dans les Laurentides.

Je devrais peut-être commencer par quelques mots sur la structure de notre organisation. La Guilde de la marine marchande du Canada a été constituée en société à l'origine par une loi du Parlement de 1919, et reconstituée en société par une loi du Parlement de 1980, qui a ensuite été mise à jour par divers amendements.

Nous représentons la majorité des quelque 4 800 capitaines, officiers, mécaniciens et pilotes du Canada. Environ 8 p. 100 de nos membres ne sont pas syndiqués parce que ce sont des cadres exclus ou des pilotes indépendants; les autres sont syndiqués. Nous avons 40 conventions collectives, notamment avec les officiers des navires fédéraux de la Garde côtière, et les flottes civiles du ministère des Pêches et du ministère de la Défense nationale. Nous avons une convention collective avec l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs qui couvre tous les officiers de pont, et environ 30 p. 100 des capitaines de navires des Grands Lacs appartiennent aussi à la Guilde.

Nous avons plus de 1 500 membres dans la région des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous participons à la plupart des colloques du gouvernement et de l'industrie sur la marine canadienne et nous sommes membres du Conseil des affaires maritimes. Je suis coprésident de cette organisation avec le président de l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs, George Miller. Les autres membres du Conseil des affaires maritimes sont le Syndicat international des marins canadiens et le Syndicat canadien des officiers de marine marchande.

Le Conseil des affaires maritimes vous fera un exposé en mai sur la question des relations de travail, car la Voie maritime est manifestement d'une importance cruciale pour nous étant donné le nombre d'emplois que nous représentons. Notre porte-parole sera le directeur exécutif, M. John Fuchs. Je le laisserai parler de toutes ces questions générales et je vais me concentrer maintenant sur le pilotage.

Le réseau de la Voie maritime est d'une importance vitale pour la Guilde et pour nos membres et il doit absolument constituer un réseau de transport viable.

[Texte]

The guild and the Canadian Marine Pilots' Association are both signatories to the Declaration of Indiana, which I'm sure the committee will be hearing about from other individuals. We support and endorse the 1994 action agenda and the fundamentals of the agenda that recognize the necessity of government programs to promoting an efficient and economic system and providing measures to support and encourage it.

We are opposed to any measures that increase the financial burdens on maritime commerce. However, the cost of seaway maintenance and pilotage in order to ensure safety of navigation must be recognized and paid for. We strongly support the Canadian shipping industry, the ports' position, and seaway authority efforts over the past several years to promote the seaway system. Their representatives have done a stalwart job in this regard, and the degeneration of the seaway system is not through lack of effort on their part.

[Traduction]

La Guilde et l'Association des pilotes maritimes du Canada sont toutes deux signataires de la Déclaration d'Indiana, dont le Comité entendra certainement reparler. Nous appuyons le programme d'action de 1994 et les données fondamentales de ce programme qui souligne la nécessité de mettre en place des programmes gouvernementaux afin de permettre au réseau de fonctionner de façon efficace et économique par des mesures d'encouragement et de soutien.

Nous sommes contre toute mesure qui alourdirait le fardeau financier du commerce maritime. Il faut cependant reconnaître et assumer le coût de l'entretien de la Voie maritime et du pilotage pour assurer la sécurité de la navigation. Nous approuvons entièrement les efforts réalisés ces dernières années par l'industrie du transport maritime au Canada, les ports et l'Administration de la Voie maritime pour promouvoir le réseau de la Voie maritime. Les représentants ont fait un travail colossal à cet égard, et ce n'est pas faute d'effort de leur part si le réseau de la Voie maritime s'est détérioré.

● 1550

However, there is a notable difference between our position and that of some port representatives in one area, particularly in regard to the Canadian shipping industry. The single exception is their position on pilotage. Incidentally, I think no one can be involved with this industry for much time without being aware of that.

The Canadian Marine Pilots' Association is an associate body within the guild national structure whose membership is composed of all guild member pilots. The association represents the majority of pilots from the Pacific to the Atlantic.

The president of the Canadian Marine Pilots' Association is Captain Michel Pouliot, who is also president of the International Maritime Pilots Association and the Corporation of the Lower St. Lawrence Pilots. He would be accompanying me today but he is out of the country on IMPA business. Both he and myself appeared before the Standing Committee on Transport within the last two years and presented a joint guild-CMPA brief. I think you have that brief for your information. I don't want to paraphrase the brief in any way other than to say that even though it was submitted around two years ago, everything in that brief applies exactly today and nothing has changed in any way.

Mr. Chairman, I recently forwarded that brief to the committee. As I said, I won't go into that any further, but I'd like to give the committee an overview of our position on pilotage.

First, I'd like to say that we fully understand that pilotage is a cost to the system. I would like to be clear about this because we've been accused of being oblivious to this. It is a matter of record that shipowners claim it forms 1% to 3% of operating costs. However, we think from a cost-benefit viewpoint it is insignificant.

Pilotage is essential to safe navigation of the system. It protects commercial interests in respect of safety of ships and infrastructure. It protects the public interest by safeguarding lives and protecting the ecology and environment.

Toutefois, notre position diffère sensiblement de celle de certains des représentants des ports dans un domaine, notamment en ce qui concerne l'industrie du transport maritime au Canada. L'unique exception concerne leur position concernant le pilotage. Soit dit en passant, je pense qu'il est difficile de participer à cette industrie sans s'en rendre compte rapidement.

L'Association des pilotes maritimes du Canada est un organisme associé intégré à la structure nationale de la Guilde dont les membres sont tous des pilotes de la Guilde. Cette association représente la majorité des pilotes du Pacifique à l'Atlantique.

Le président de l'Association des pilotes maritimes du Canada est le capitaine Michel Pouliot, qui est aussi président de l'Association internationale des pilotes maritimes et de la Corporation des pilotes du bas St-Laurent. Il aurait normalement dû être avec moi aujourd'hui, mais les affaires de l'IMPA l'ont appelé à l'étranger. Nous avons tous les deux comparu devant le Comité permanent des transports au cours des deux dernières années et soumis un mémoire mixte de la Guilde et de l'Association des pilotes maritimes du Canada. Je crois que vous l'avez dans votre documentation. Je ne vais pas le paraphraser et je me contenterais de dire que, bien que ce mémoire ait été présenté il y a environ deux ans, il est toujours entièrement d'actualité.

Monsieur le président, j'ai récemment transmis ce mémoire au Comité. Encore une fois, je ne vais pas m'étendre sur ce point, mais j'aimerais donner au Comité un aperçu de notre position en ce qui concerne le pilotage.

Premièrement, je vous assure que nous comprenons parfaitement que le pilotage représente un coût pour le système. Je tiens à le dire clairement car on nous a accusés de ne pas en être conscients. On sait que, d'après les armateurs, le pilotage représente de 1 à 3 p. 100 des frais d'exploitation. Mais du point de vue de la rentabilité, nous estimons que c'est très peu.

Le pilotage est essentiel pour assurer la sécurité de la navigation. Il permet de protéger les intérêts commerciaux en assurant la sécurité des navires et des infrastructures. Il protège l'intérêt public en évitant des pertes de vie humaine et en protégeant l'environnement.

[Text]

Pilotage was first legislated in 1972 under the rubric of the Pilotage Act that gave jurisdiction to four pilotage authorities.

The chairman earlier referred to documentation relating to the legislation that set up these authorities. That was the Pilotage Act. The authorities are run with regulations specific to particular regions. These four federal crown corporations are the Pacific Pilotage Authority, the Great Lakes Pilotage Authority, the Laurentian Pilotage Authority and the Atlantic Pilotage Authority.

The Great Lakes/St. Lawrence system is under the jurisdiction of the Great Lakes and the Laurentian authorities. The Great Lakes jurisdiction extends from Montreal to the Lakehead. The Laurentian authority has jurisdiction over Montreal harbour, the St. Lawrence River and its tributaries, and the Gulf of St. Lawrence. The unique feature of the Great Lakes authority is that it covers a region consisting substantially of international waters. I think this is very important to understanding that area.

Three of the five regions are international districts administered through a memorandum of agreement. The American pilots of the region are subject to U.S. regulations administered by the Canadian Coast Guard. The Canadian pilots must adhere to the Great Lakes pilotage regulations that I referred to when discussing the Pilotage Act.

All Canadian pilots are employees of the Great Lakes Pilotage Authority. This is contrary to the American system of entrepreneur contract pilots. All Canadian pilots in the Great Lakes are employees of the crown corporation.

In the Great Lakes ships are exempt from pilotage if masters and deck officers have made a required number of trips in the district. I wish to stress that this system is unique in Canada and only in this region. It effectively exempts compulsory pilotage on Canadian ships. It takes into account historical practices on the Great Lakes. The system has survived over the years but provides little validation of competency of masters and deck officers performing pilotage as required by the Pilotage Act. Bear in mind that these—to a large degree the masters and all the mates—are our members who are doing the pilotage.

This problem was addressed by Ms Johanne Gauthier, an independent investigator commissioned in 1989 by the then Minister of Transport. An extensive investigation by Ms Gauthier made several recommendations to strengthen the validation process. Among them was to increase the number of trips required—currently 10 to 15 one-way trips—and providing proof by requiring a sworn statement and documentation requiring pilotage certificates on tankers. That was also recommended by the Brander-Smith inquiry. I'll get into a little more detail about what pilotage certificates are when I speak about the Laurentian region.

All of the recommendations were denounced by the shipping industry. Subsequently, none of the recommendations have been acted upon. There are four districts in the Laurentian region. They are all compulsory except for the district in the Gulf of St.

[Translation]

C'est en 1972 que l'on a institutionnalisé pour la première fois le pilotage par la Loi sur le pilotage qui en a confié la responsabilité à quatre administrations.

Le président a parlé tout à l'heure de documents concernant la loi qui a créé ces quatre administrations. Il s'agissait de la Loi sur le pilotage. Ces administrations sont régies par des réglementations adaptées à leur région. Les quatre sociétés d'État sont l'Administration de pilotage du Pacifique, l'Administration de pilotage des Grands Lacs, l'Administration de pilotage des Laurentides et l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Le réseau Grands Lacs St-Laurent relève de l'Administration des Grands Lacs et des Laurentides. La compétence de l'Administration des Grands Lacs va de Montréal à la tête des Grands Lacs. L'Administration des Laurentides couvre le port de Montréal, le St-Laurent et ses affluents et le golfe du St-Laurent. La particularité de l'Administration des Grands Lacs est de couvrir une région essentiellement constituée d'eaux internationales. Je pense que c'est très important pour comprendre cette région.

Trois des cinq régions sont des zones internationales administrées en vertu d'un protocole d'entente. Les pilotes américains de la région sont soumis à la réglementation américaine administrée par la garde côtière canadienne. Les pilotes canadiens doivent respecter la réglementation du pilotage dans les Grands Lacs dont j'ai parlé à propos de la Loi sur le pilotage.

Tous les pilotes canadiens sont employés de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, contrairement aux pilotes américains qui sont indépendants. Tous les pilotes canadiens des Grands Lacs sont employés de la société d'État.

Dans les Grands Lacs, les navires sont exemptés de pilotage si le capitaine et les officiers ont effectué un nombre donné de voyages dans cette zone. Je tiens à souligner que ce régime est unique au Canada et n'existe que dans cette région. Il exempte les navires canadiens du pilotage obligatoire. Il tient compte des pratiques historiques dans les Grands Lacs. Le système a survécu au fil des ans mais il n'offre guère de garanties concernant la compétence des capitaines et des officiers qui pilotent les navires, comme l'exige la Loi sur le pilotage. N'oubliez pas que ce sont des membres de notre association, essentiellement les capitaines et tous les officiers qui font le pilotage.

• 1555

M^{me} Johanne Gauthier, enquêtrice indépendante, s'est penchée sur la question en 1989 à la demande du ministre des Transports de l'époque. Au terme d'une enquête approfondie, elle a présenté plusieurs recommandations visant à consolider le processus de validation. Elle recommandait notamment d'augmenter le nombre de voyages exigés—actuellement de 10 à 15 allers simples—et d'exiger une déclaration sous serment et des documents exigeant des certificats de pilotage pour les pétroliers. C'est aussi ce qu'ont recommandé les enquêteurs de l'étude Brander-Smith. Je reviendrai un peu plus en détails sur les certificats de pilotage à propos de la région des Laurentides.

Toutes ces recommandations ont été dénoncées par les représentants de la marine marchande. On ne leur a donc pas donné suite. Il y a quatre régions dans les Laurentides. Le pilotage y est obligatoire sauf dans la région du golfe du Saint-

[Texte]

Lawrence and the extreme lower St. Lawrence River. The three compulsory pilotage districts are the lower St. Lawrence, mid-St. Lawrence, and Montreal harbour. Within these districts, pilotage is compulsory, except for ship's masters or deck officers who are holders of pilotage certificates.

The system is specified in the Pilotage Act and has been in force in the region since the act's implementation. It permits those qualified to be examined by the authority to prove their pilotage competency and receive a pilotage certificate to pilot their ship through a pilotage district.

An additional requirement in this region is to show a degree of competency in using the French language. The examination committee consists of three pilots, one representative from the LPA, one from the Canadian Coast Guard, and one observer.

The system has never been agreeable to Canadian shipowners as they claim it is too stringent. What it does do, however, is provide assurance that a ship can be navigated safely through the region.

To date, there have been six pilotage certificates issued by the Laurentian Pilotage Authority. The fact is that few masters and mates wish to undergo a pilotage certificate exam, as only 19 have so far applied since 1972.

Unlike the Great Lakes region, they have never piloted in this region. The historical practice in the St. Lawrence River is for ship navigation to be conducted by pilots. This historical practice I refer to goes back to the 1600s. We are told by our members, both masters and mates alike, that the shipboard watch-keeping structure is stretched to the limit with piloting in the Great Lakes region, and ships going through the system welcome pilotage in the Laurentian region.

The consistent complaint from shippers and shipping companies is that pilots are overpaid and there are too many of them for the traffic volume. At the same time, anybody familiar with the system will verify that the shipowners will not tolerate any delays. They demand a 24-hour system. All Great Lakes pilots are paid an average of \$85,000 annually.

If anyone has seen seaway ships, or even ocean-going-sized seaway ships, they are very large at some 30,000 tonnes. The channels, needless to say, are very narrow and confined and quite often go through waters where, from an ecological or environmental point of view, any spill would be a disaster. This is the same for the St. Lawrence River.

It should be noted that the payment I'm talking about—this \$85,000 salary—is less than that of the average Great Lakes captain and several first mates. We know what they received because we had these members under collective agreement over the past season.

In the Laurentian region, the Montreal harbour pilots are paid only \$75,000 annually. The entrepreneur corporation pilots in the mid and lower St. Lawrence River receive a negotiated tariff from the Laurentian Pilotage Authority and are responsible for the operation costs of their own companies, pensions, benefits, etc.

[Traduction]

Laurent et à l'extrême embouchure du Saint-Laurent. Les trois zones de pilotage obligatoires sont le bas Saint-Laurent, le Saint-Laurent intermédiaire et le port de Montréal. Dans ces zones, le pilotage est obligatoire sauf si le capitaine ou les officiers du navire détiennent un certificat de pilotage.

Ce régime est stipulé par la Loi sur le pilotage et il est en vigueur depuis que la Loi elle-même est entrée en vigueur. Il permet aux pilotes qualifiés de faire vérifier leur compétence par l'administration et de recevoir un certificat de pilotage les autorisant à piloter leur navire dans une zone désignée.

Une bonne connaissance du français est aussi exigée pour cette région. Le comité d'examen se compose de trois pilotes, un représentant de l'APL, un représentant de la Garde côtière canadienne et un observateur.

Les armateurs canadiens n'ont jamais aimé ce régime qu'ils accusent d'être trop dur. Pourtant, c'est grâce à ce régime que la navigation peut se faire sans danger dans la région.

Jusqu'à présent, six certificats de pilotage ont été émis par l'Administration de pilotage des Laurentides. En fait, rare sont les capitaines et les officiers qui sont prêts à passer l'examen nécessaire, et 19 seulement s'y sont présentés depuis 1972.

Contrairement à ce qui passe dans la région des Grands Lacs, ces gens-là n'ont jamais piloté leur navire dans cette région. Traditionnellement, les navires sont pilotés par des pilotes sur le Saint-Laurent. Cette pratique remonte au 17^e siècle. Nos membres, capitaines et officiers, nous disent que la surveillance doit être d'une intensité extrême quand on pilote un navire dans la région des Grands Lacs, et les navires sont heureux de pouvoir profiter des services d'un pilote dans la région des Laurentides.

Les armateurs et les compagnies de navigation se plaignent sans cesse de ce que les pilotes sont trop payés et trop nombreux pour le trafic. En revanche, quiconque connaît bien ce système sait que les armateurs ne tolèrent pas le moindre retard. Ils exigent que les navires fonctionnent 24 heures sur 24. Tous les pilotes des Grands Lacs sont payés en moyenne 85 000\$ par an.

Si vous avez déjà vu des navires sur la Voie maritime ou même des navires de haute-mer qui y naviguent, vous savez qu'ils sont très gros, de l'ordre de 30 000 tonnes. Je n'ai pas besoin de vous dire que les chenaux sont très étroits et passent dans des zones où un déversement entraînerait une véritable catastrophe écologique. Il en va de même pour le Saint-Laurent.

Vous remarquerez que le salaire dont je parle—ce salaire de 85 000\$—est inférieur au salaire moyen d'un capitaine de navire et de plusieurs seconds dans les Grands Lacs. Nous savons combien ils touchent car ils adhèrent à notre convention collective depuis la dernière saison.

Dans la région des Laurentides, les pilotes du port de Montréal ne touchent que 75 000\$ par an. Les pilotes indépendants du Saint-Laurent intermédiaire et du bas Saint-Laurent sont payés à un taux négocié avec l'Administration de pilotage des Laurentides et sont responsables des frais d'exploitation de leur compagnie, des régimes de pension, des avantages sociaux, etc.

[Text]

[Translation]

• 1600

Recently the lower St. Lawrence pilots signed a four-year contract with only cost of living increases and, notably, with a binding arbitration settlement clause upon termination of the contract. That was done for the express purpose of trying to counter arguments that they were a monopoly with the potential to tie up the system.

As far as pilot numbers, in the past 15 years Great Lakes pilot numbers have decreased from 125 to 54. In the Laurentian region, employee pilots in Montreal have decreased from 12 to 7, and in the lower St. Lawrence district from 93 to 73. I do not have figures for the mid-St. Lawrence as they are not guild members, but I am sure such figures are readily available from the Laurentian Pilotage Authority.

I've been talking a lot about Canadian ships, but foreign ship representatives are very important. A lot of foreign ships use the system. Unfortunately, as far as our members are concerned, they make up a good deal of the traffic. In general, foreign representatives complain about the cost of pilots. They don't complain about having to have pilots because generally their members can't go half a mile without one. They're foreign masters who aren't familiar with the region, so the cost is really what bothers them.

We rebut this by maintaining that a safe, efficient pilotage system exists and no one should expect a free ride. This is consistent with our opinion on proposals to freeze pilot tariffs. The pilotage authorities will still require revenue to operate and to pay the pilots for their services, and obviously if there is not some other form of cost recovery, the government must meet the shortfall. Alleviation of seaway tolls, port charges, pilotage tariffs and other costs that may be deterrents to shippers and shipowners can only be possible if lost revenues are subsequently recovered elsewhere. This could be achieved directly or indirectly through the increased business the system generates or from general government funding or a combination of both.

In closing, Mr. Chairman, I must reiterate that every effort must be made to run a safe and efficient Great Lakes/St. Lawrence Seaway system, and all avenues should be examined. However, we firmly believe that some degree of government expenditures to provide incentives for present and potential users must be entertained and initiated as part of an overall solution.

As an aside, every solution that we've ever come up with and I've ever heard at conferences makes me more convinced that's at least part of the solution. We're suffering from a lack of priority in government expenditures in respect to our mode of transportation, and I realize that's difficult to say when we're facing a big government deficit and all the other problems facing the government.

Mr. Chairman and committee members, thank you for this opportunity to express my organization's position on this matter. As I said earlier, we will be heard from again through the Council of Maritime Affairs.

Les pilotes du bas Saint-Laurent viennent de signer un contrat de quatre ans ne contenant que des augmentations pour le coût de la vie et surtout une clause d'arbitrage obligatoire pour le renouvellement du contrat. Il s'agissait expressément d'essayer de réfuter toutes les accusations de monopole susceptible de bloquer tout le système.

Au cours des 15 dernières années, le nombre des pilotes des Grands Lacs est passé de 125 à 54. Dans la région des Laurentides, les pilotes employés de Montréal sont passés de 12 à 7 et dans le district du bas Saint-Laurent de 93 à 73. Je n'ai pas les chiffres pour le moyen Saint-Laurent car ils ne sont pas membres de la Guilde, mais je suis sûr qu'il suffit de les demander à l'Administration de pilotage des Laurentides pour les avoir.

J'ai beaucoup parlé des navires canadiens, mais les représentants des navires étrangers sont très importants. Beaucoup de navires étrangers utilisent la Voie maritime. Malheureusement, en ce qui concerne nos membres, ils représentent une bonne partie du trafic. En général, les représentants étrangers se plaignent du tarif des pilotes. Ils ne se plaignent pas de la présence de ces pilotes car généralement leurs équipages sont incapables de naviguer plus d'un demi-mille sans aide. Ce sont des capitaines étrangers qui ne connaissent pas la région et leur plainte concerne uniquement le coût.

Nous réfutons ces critiques en disant que nos pilotes permettent une navigation efficace et sûre et que ce service se paie. Nous sommes dans la logique de notre opinion concernant les propositions de blocage des tarifs des pilotes. Les administrations de pilotage auront toujours besoin de recettes pour fonctionner et pour payer leurs pilotes, et il est évident que sans autre forme de recouvrement des coûts, il faudra que le gouvernement les prenne en charge. Une réduction des péages, des droits portuaires, des tarifs de pilotage et des autres coûts qui dissuadent peut-être certains expéditeurs et certains armateurs n'est possible que si la perte de ces recettes est recouvrée ailleurs. Cela ne pourrait être réalisé directement ou indirectement que par une augmentation de l'utilisation de la Voie maritime ou par une participation financière du gouvernement ou par une combinaison des deux.

Pour terminer, monsieur le président, je répète que tous les efforts doivent tendre à l'efficacité et à la sécurité du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs et que toutes les possibilités doivent être examinées. Cependant, nous sommes convaincus de la nécessité d'une participation financière du gouvernement pour encourager les usagers actuels et potentiels, dans le cadre d'une solution globale.

J'ajouterais en passant que depuis que je participe à des conférences sur cette question, je suis de plus en plus convaincu qu'il s'agit d'une partie de la solution. Notre mode de transport souffre du manque de priorité qui lui est accordé sur le plan des dépenses gouvernementales. Je sais d'autre part que le gouvernement fait face à un énorme déficit et à d'autres problèmes.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je vous remercie d'avoir invité mon association à venir vous exprimer son point de vue. Comme je l'ai dit tout à l'heure, vous entendrez encore parler de nous par l'intermédiaire du Conseil des affaires maritimes.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Sjoquist.

Were you going to spend a minute or two on the global positioning system and how that may or may not affect the piloting system in the future?

Capt Sjoquist: I would be pleased to. As a matter of fact, there's another matter that I think will come into contention.

The Chairman: I've just been advised, Mr. Sjoquist, that it's going to be Mr. Harris's question, so we'll get right on with the questioning with Mr. Guimond.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Sjoquist.

Aviez-vous l'intention de nous dire quelques mots sur le système de positionnement global et son incidence potentielle sur le pilotage de demain?

Capt Sjoquist: Avec plaisir. D'ailleurs, c'est une autre question qui, à mon avis, va bientôt poser des problèmes.

Le président: On vient de m'informer, monsieur Sjoquist, que c'est la question que M. Harris a justement l'intention de vous poser. Nous passons donc directement aux questions avec monsieur Guimond.

• 1605

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Capitaine Sjoquist, je vous remercie pour vos propos. J'ai lu le mémoire que vous aviez présenté en mai 1992 à un sous-comité antérieur. J'aimerais parler de la situation des relations de travail.

Je représente le comté de Beauport—Montmorency—Orléans, qui est traversé entièrement par le fleuve. On voit les bateaux qui passent au sud de l'île d'Orléans. Encore une fois, il semble y avoir une menace de conflit de travail au niveau de l'Administration de pilotage des Laurentides qui est suspendue, je pense, jusqu'au 1^{er} mai. La date n'est peut-être pas exacte, mais vous pourrez confirmer.

Quelle est votre appréciation du climat des relations de travail qui existe actuellement entre votre syndicat et l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs? Il me semble y avoir un problème. Vous faisiez des commentaires à cet effet en 1992, et on dirait que c'est la même situation qui perdure. Il ne semble pas y avoir un climat de respect mutuel pour bâtir en fonction de l'avenir. Est-ce que je me trompe? Je ne cherche pas de coupables. Je veux simplement savoir s'il sera possible d'en arriver à des ententes qui seront viables à long terme pour assurer un trafic par le fleuve et la Voie maritime.

Avant d'être député, j'ai fait carrière en relations de travail. On dit que le meilleur moyen de faire un enfant est de partager le même lit. Je ne crois pas que nous aurons cet accouchement tant attendu au niveau de l'assainissement du climat des relations de travail.

J'espère que mes propos ne sont pas sexistes.

Capt Sjoquist: I very much appreciate your question because that could have been in my presentation but I didn't want to prolong it. I think your question is very pertinent. You happen to live in the right area too because many of my pilots live in Orleans, including the president of IMPA and the president of the Canadian Marine Pilots' Association. You're quite right that the pilotage in that region is historical and critical to the welfare of the area, as is proper labour relations.

There are two aspects of labour relations. I referred to the lower St. Lawrence River pilots who are our members. They've signed this long-term agreement for four years. They've also entered into binding arbitration, so I can't see a labour dispute being a problem in that area.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Captain Sjoquist, I thank you for your presentation. I read the brief that you submitted to a former subcommittee in May 1992. I would like to address the industrial relations situation.

The St. Lawrence River is right in the middle of the Beauport—Montmorency—Orléans riding that I represent. We can see ships sailing to the south of the isle of Orléans. Once again, there seems to be with the Laurentien Pilotage Authority the threat of a work stoppage but it's been postponed, I think, until May the 1st. Maybe I'm mistaken on the exact date, but you can correct me.

What is your assessment of the present labour relations climate between your union and the Great Lakes Canadian Ship Owners Association? It seems to me that there is a problem. You were making comments to that effect in 1992 and it would seem that the situation has not changed. It does not seem like there is the necessary climate of mutual respect to build up the future. Am I mistaken? I am not looking for guilty parties. I just want to know whether it will be possible to come to long-term agreements to secure traffic on the river and on the seaway.

Before I was an MP, I was in labour relations. It is said that the best way to have a child is to share the same bed. I do not think that we will have that long awaited child as long as the labour relations are not in a better shape.

I hope I will not be accused of sexism.

Capt Sjoquist: Je vous remercie infiniment de votre question car j'aurais pu l'inclure dans mon exposé mais je voulais qu'il ne soit pas trop long. Je crois que votre question est tout à fait pertinente. Il se trouve que vous vivez aussi au bon endroit car beaucoup de mes pilotes habitent l'île d'Orléans, y compris le président de l'IMPA (Association internationale des pilotes maritimes) et le président de la Guilde de la marine marchande du Canada. Vous avez tout à fait raison de dire que dans cette région le pilotage est une composante historique et critique pour son bien-être, tout comme le sont de bonnes relations de travail.

Il y a deux aspects aux relations de travail. J'ai parlé des pilotes du bas Saint-Laurent qui sont membres de notre Guilde. Ils ont signé ce contrat à long terme de quatre ans. Ils ont aussi accepté l'arbitrage obligatoire, je ne vois donc pas où il pourrait y avoir un problème de conflit de travail dans cette région.

[Text]

We cooperate with the Canadian Shipowners Association in every area. Its labour relations end is the lake carriers who we deal with separately. But the issue of pilotage has been somewhat cool in the last few years.

The chairman and the board of the authority—although for a lot of reasons it hasn't shown up financially—have done an excellent job in the area you've mentioned. There have been procedures and certain changes to regulations that the CSA has accepted. I think the Canadian shipowners accept and appreciate the four-year contract the lower St. Lawrence signed. I think they said it publicly also.

Within the last couple of days I've heard—and I don't wish to quote anybody—that the dispute with the mid St. Lawrence group I referred to, which isn't in our group and operates between Quebec City and Montreal, is about to be similarly solved in a satisfactory manner.

• 1610

Incidentally, I didn't mention that in the Great Lakes those pilot negotiations also are under negotiation. We're doing the bargaining for three of them. I think there will be no problem either.

As far as labour relations are concerned, I think there's no problem. But I would have to say that if you think of the overall problems with pilotage, other than people being generally upset about the cost of pilotage—the chairman said at the beginning that there was a deficit situation, which is always a problem—the main problem with pilotage is in Quebec, in the Laurentian region, because of the dispute with CSA, which says that their masters and mates should be doing the pilotage and not themselves.

But I would like to reiterate that there is only one anomaly in the system—not only in the Great Lakes/St. Lawrence system, but in all of Canada—and that's in the Great Lakes. I'm not proposing any drastic change in the Great Lakes because we have to take into account the historical practices that our masters and mates have been doing. We certainly don't want to increase the financial burden on the industry.

But the fact of the matter is that anybody who looks into it—including Joanne Gauthier—becomes concerned about the validation system there, because really nobody has to prove that they have any knowledge of the region other than... It's set to take care of itself on the basis that they've been employees, they've been masters and mates for a long time, and they've made this amount of trips. That's contrary to the system that you refer to in Quebec.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I want to get to the global positioning system, but first I just want you to help me out for a minute. Coming from central British Columbia, as you can imagine a lot of this terminology is new to me. However, it may be an asset because I can approach things with a pretty unbiased point of view.

[Translation]

Nous coopérons avec l'Association des armateurs du Canada dans toutes les régions. À l'autre bout des relations de travail il y a les transporteurs des lacs avec lesquels nous traitons séparément. Mais la question du pilotage ne pose pas de problème depuis quelques années.

Le président et les membres du conseil de l'Administration—bien que pour toutes sortes de raisons cela ne paraisse pas financièrement—ont fait un excellent travail dans la région que vous venez de mentionner. L'AAC a accepté un certain nombre de procédures et de changements aux règlements. Je crois que les armateurs canadiens acceptent et apprécient à sa juste valeur le contrat de quatre ans signé par le bas Saint-Laurent. Je crois qu'ils l'ont également dit publiquement.

Au cours des derniers jours j'ai entendu dire—et je ne souhaite pas citer ma source—que le conflit avec le groupe du moyen Saint-Laurent dont j'ai parlé, qui n'est pas dans notre groupe et dont le secteur se trouve entre Québec et Montréal, est sur le point d'être résolu d'une manière analogue et satisfaisante.

Au passage, j'ai oublié de mentionner que les négociations avec les pilotes des Grands Lacs étaient aussi en cours. Nous avons la responsabilité de trois de ces négociations. Je pense qu'il n'y aura pas non plus de problème.

Je crois qu'au niveau des relations de travail il n'y a pas de problème. Mais je dirais que si on considère l'ensemble des problèmes du pilotage, mis à part ceux qui se plaignent d'une manière générale de son coût—votre président a parlé au début de la réunion du déficit, ce qui est toujours un problème—le problème principal du pilotage se situe au Québec, dans la région des Laurentides à cause du conflit avec l'AAC qui prétend que ce sont ses capitaines et ses seconds qui devraient assurer le pilotage et non pas eux.

J'aimerais cependant répéter qu'il y a une seule anomalie dans le système—non seulement dans le système du Saint-Laurent et des Grands Lacs mais dans tout le Canada—et elle se trouve dans les Grands Lacs. Je ne propose pas de changement radical dans les Grands Lacs parce qu'il faut tenir compte des traditions historiques de nos capitaines et de nos seconds. Nous ne souhaitons pas augmenter le fardeau financier de l'industrie.

Il reste que quiconque s'intéresse à la question—y compris Joanne Gauthier—s'aperçoit très vite des problèmes que pose le système de validation car en vérité personne n'a à faire la preuve d'une connaissance quelconque de la région sauf... La question est sensée se régler d'elle-même puisqu'ils ont été employés, puisqu'ils ont été capitaines et seconds pendant longtemps et qu'ils ont fait leur compte de voyages. C'est contraire au système que vous avez cité à propos du Québec.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je veux vous poser des questions au sujet de ce système de positionnement global, mais j'aimerais que vous commenciez par m'aider pendant une minute. Originaire du centre de la Colombie-Britannique, vous pouvez vous imaginer combien cette terminologie est nouvelle pour moi. Cependant, c'est peut-être un atout dans la mesure où je peux aborder ces questions avec une certaine impartialité.

[Texte]

But could you, just to make it easy for me, in simple terms state one, two, or three major concerns that your association has. In other words, what are things you would like to see happen in order that your group would remain happy? Could you please do it very simply so I can understand it.

Capt Sjoquist: Maybe I could get one thing straightened out. Mr. Harris, when you refer to my group, are you referring to the guild or to pilots?

Mr. Harris: The pilots.

Capt Sjoquist: The pilots specifically?

Mr. Harris: Yes.

Capt Sjoquist: I think if you're looking for a structural answer, the pilots are not looking for any change. The pilots, although there are some notable flaws in the Pilotage Act, have taken the position since 1972—and we still maintain that position—that the concept of one overall Pilotage Act that supplies and assures safe and efficient navigation in Canada, with the provision of separate regional regulations to take care of the specific regional situations. . . in a country like Canada they vary quite a lot.

In the area you come from, the concept of pilotage and how it works is quite different. Incidentally, I'm from B.C. too; I got "shanghaied" here 20 years ago.

The transportation on the B.C. coast is either ferries or tugs. Because of the nature of ferries generally everywhere, they're exempt, and because the tugs are small vessels, they're exempt. Other than that, B.C. is predominantly a foreign operation with foreign ships who need pilots. Magically, because of that, neither the NTA nor any other government body gets involved in hearings on it.

The issue out here, of course, which the committee is here to address, is that we have not a dying but, unfortunately, a diminishing system. Economic considerations are really the major ones. In anything to get the seaway going, once again, you come back to economics.

So in answer to your question, what few points would make our people happy, I suppose. . . Bearing in mind that pilots only make up about 7% or 8% of my total membership, I suppose I could paraphrase the president of the pilots and say that the greatest thing that would make him happy would be if the Canadian Shipowners Association got off his back. That sentence, in itself, will never suffice to defend pilots and the need for pilots, and I think that's primarily what I'm here today to do.

• 1615

Mr. Harris: So the numbers of pilots are dropping, as you've indicated. That's a combination, as I understand it, of business in the seaway being down, of course, which creates an effect, and of some of the shipowners now wanting to pilot their own ships, in my understanding. Is that correct? I read that information in this report.

Capt Sjoquist: Yes, that's correct.

Mr. Harris: How will this global positioning system affect your organization?

[Traduction]

Cependant, pour me faciliter les choses, pourriez-vous en termes simples m'expliquer les deux ou trois problèmes principaux de votre Guilde. En d'autres termes, qu'est-ce qui ferait plaisir à votre groupe? Pourriez-vous être aussi simple que possible pour que je comprenne.

Capt Sjoquist: Il faudrait d'abord peut-être préciser une chose. Monsieur Harris, lorsque vous parlez de mon groupe, est-ce que vous parlez de la Guilde ou des pilotes?

M. Harris: Des pilotes.

Capt Sjoquist: Spécifiquement des pilotes?

M. Harris: Oui.

Capt Sjoquist: Je crois que si vous cherchez une réponse structurelle, les pilotes ne veulent pas de changement. Les pilotes, bien qu'il y ait des défauts évidents dans la Loi sur le pilotage, sont favorables depuis 1972—et nous continuons à l'être également—au concept d'une loi générale sur le pilotage qui permet une navigation efficace et sans danger au Canada, contenant des dispositions de réglementations distinctes pour tenir compte de la spécificité de certaines caractéristiques régionales. . . dans un pays comme le Canada il y a des différences énormes.

Dans votre région, le concept de pilotage et de son application est très différent. En passant, je suis aussi originaire de Colombie-Britannique; j'ai «atterri» ici il y a 20 ans.

Les transports sur la côte de Colombie-Britannique se font soit par traversier soit par remorqueur. De par leur nature, où qu'ils soient, les traversiers sont exemptés et les remorqueurs étant de petits bateaux, ils le sont aussi. A part cela, la majorité des navires qui se présentent devant les côtes de Colombie-Britannique sont étrangers et ont besoin de pilotes. Miraculeusement, à cause de cela, ni l'ONT ni aucune autre instance gouvernementale ne sont sollicitées pour des audiences.

Ici, bien entendu, le problème, qui intéresse votre comité, est que nous avons un système non pas agonisant mais, malheureusement, en perte de vitesse. Ce sont avant tout des considérations économiques. Pour faire redémarrer la Voie maritime, il faut de l'argent.

Donc, pour réponse à votre question sur ce qui ferait plaisir à nos gens, je suppose. . . N'oubliez pas que les pilotes ne représentent que 7 ou 8 p. 100 de mes membres. Je suppose que je pourrais paraphraser le président des pilotes et dire que la chose qui lui ferait le plus plaisir serait que l'Association des armateurs canadiens lui fiche la paix. Cela ne sera jamais suffisant pour défendre les pilotes et le besoin que nous avons des pilotes, et je crois que c'est la principale raison de ma présence ici aujourd'hui.

M. Harris: Donc, comme vous l'avez indiqué, le nombre de pilotes diminue. Si j'ai bien compris, c'est le résultat combiné d'une diminution du trafic sur la Voie maritime qui, bien entendu, a des répercussions, et du désir de certains armateurs de piloter leur propre bateau. C'est bien cela? C'est ce que j'ai lu dans ce rapport.

Capt Sjoquist: Oui, c'est exact.

M. Harris: Quelle sera l'incidence de ce système de positionnement global sur votre Guilde?

[Text]

[Translation]

Capt Sjoquist: I think it will enhance pilotage. The global positioning system, which is a very advanced electronic satellite system and is now down to an accuracy of about a metre or less, we were told in Washington a couple or three weeks ago by the Coast Guard, will tremendously enhance the system. But what it will not do, contrary to certain interests in the shipping world, is replace pilots. It's not going to provide the high degree of specific and local knowledge that pilots have and is their reason for being. As a matter of fact, pilotage is so specific that it's done in districts. As an example, a pilot in a Quebec region will pilot from the bottom of the river to Quebec, another one from Quebec to Montreal, another one from here to there, and all the way up. So there are multi-groups piloting that are specialists, just like doctors are specialists.

As far as DGPS is concerned, the global system is a wonderful thing. The president of the Canadian Marine Pilots and the president of the International Marine Pilots' Association, Captain Michel Pouliot, are on committees of IMPA and IMO and other committees that are dealing with the global system and its implementation in the world.

Generally, the concept internationally is not to do away with pilots, but to enhance safe navigation, just like radar. There's radar and every kind of device you can imagine that's enhanced the role of navigation, and pilots have utilized them to their safe advantage. I might add that, despite all these devices, there are still accidents.

So, in summary, we look upon the global system as an aid to navigation and certainly not as a replacement for a pilot.

Mr. Hubbard (Miramichi): I had some trouble with the numbers you gave with regard to pilots in the different areas. Would you mind going over those numbers again for me?

Capt Sjoquist: Do you want them all, on the whole system?

Mr. Hubbard: Yes.

Capt Sjoquist: Yes, they're only brief. This reduction was during a 15-year period. Pilot numbers in the Great Lakes region, which is the whole region, down to Montreal, have gone from 125 to 54; in Montreal, which is a separate group in district, in Quebec, the number's gone from 12 to 7; and in the lower St. Lawrence River the number's gone from 93 to 73.

There's one thing you should think of when you hear these numbers, if you see that things have been reduced by a lot more in the Great Lakes than in the St. Lawrence, which is that there's a definite reason for that reduction: there's a lot more business that's not running up through the system into the lakes. It comes into the ports along the St. Lawrence River in Quebec—and a lot of tanker business—and it's all year-round business up as far as Montreal, whereas the drastic decrease for the needs in navigation has certainly been from Montreal up.

The Chairman: Just for clarification, you said the number is 134 pilots in your Great Lakes and St. Lawrence River authorities, as of today, in both authorities.

Capt Sjoquist: À mon avis, il facilitera notre travail. Le système de positionnement global, système électronique de lecture de position par satellite dont la marge d'erreur est aujourd'hui de moins d'un mètre comme nous l'a dit la Garde côtière à Washington il y a environ deux ou trois semaines, sera un atout majeur pour le système. Cependant, contrairement à ce que certains armateurs ou certains expéditeurs voudraient faire croire, il ne remplacera pas les pilotes. Il ne remplacera pas l'appréciation et la connaissance intime des problèmes locaux qui sont la raison d'être des pilotes. Le pilotage est une science d'ailleurs si exacte qu'il est limité à des districts. Par exemple, un pilote de la région de Québec pilote de l'estuaire jusqu'à Québec, un autre de Québec à Montréal et un autre d'ici à là, et ainsi de suite tout le long de la Voie maritime. Les pilotes sont donc spécialisés comme les médecins le sont.

Le système de positionnement global est un outil merveilleux. Le président des pilotes maritimes du Canada et le président de l'Association internationale des pilotes maritimes, le capitaine Michel Pouliot, sont membres des comités de l'IMPA, de l'OMI et d'autres comités qui étudient ce système global et son utilisation à l'échelle planétaire.

D'une manière générale, ce concept ne vise pas à remplacer les pilotes mais à rendre la navigation encore plus sûre, comme avec les radars. Les radars et toute sortes d'appareils ont permis de rendre la navigation plus sûre, appareils que les pilotes utilisent eux aussi. J'ajouterai que malgré tous ces appareils, il y a toujours des accidents.

Donc, pour me résumer, nous considérons le système global comme une aide à la navigation mais certainement pas comme un moyen de remplacer les pilotes.

M. Hubbard (Miramichi): Les chiffres que vous avez donnés concernant les pilotes dans les diverses régions m'ont posé quelques problèmes. Voudriez-vous les citer encore une fois pour moi?

Capt Sjoquist: Vous voulez tous les chiffres pour l'ensemble du système?

M. Hubbard: Oui.

Capt Sjoquist: Oui, il n'y en a pas beaucoup. Cette réduction des effectifs a commencé il y a quinze ans. Le nombre de pilotes dans la région des Grands Lacs, c'est-à-dire la région jusqu'à Montréal, est passé de 125 à 54; à Montréal, groupe de district distinct au Québec, le nombre est passé de 12 à 7; et dans le bas St-Laurent de 93 à 73.

Il faudrait que vous compreniez, au vu de ces chiffres, que s'il y a en une plus grande diminution sur les Grands Lacs que sur le St-Laurent, c'est pour une raison bien simple: il y a beaucoup moins de trafic qui va jusqu'au bout des Grands Lacs. Il s'arrête le long du St-Laurent dans les ports du Québec—beaucoup de pétroliers—et ce trafic est incessant toute l'année jusqu'à Montréal alors qu'en amont la navigation a radicalement chuté.

Le président: Une simple précision. Vous avez dit 134 pilotes pour les administrations des Grands Lacs et du fleuve St-Laurent, à ce jour, pour les deux administrations.

Capt Sjoquist: No.

Capt Sjoquist: Non.

[Texte]

The Chairman: Are there more than that?

Capt Sjoquist: Yes, there are more than that. There are approximately 100, maybe 90-odd, in the mid-St. Lawrence that are not our members.

The Chairman: Oh, the number of your members. I'm sorry.

Capt Sjoquist: Yes, that's correct.

The Chairman: The number of your members is 134?

Capt Sjoquist: It's confusing, because there are some other—the Welland Canal doesn't have our members either, but they are mentioned in this overall number from the Great Lakes. But there are about 150 pilot members.

The Chairman: Could you confirm that, in writing, with the clerk of the committee sometime in the next few days, please?

Capt Sjoquist: Yes, I will. What I can do is confirm how many are our members and you can assume the rest aren't our members.

The Chairman: I think that's the question you're trying to lead to, sir. We don't know who are the rest.

Capt Sjoquist: I can tell you now who they are not. In the Laurentian region, the mid-St. Lawrence, the pilots who pilot from Quebec City to Montreal are not our members. The pilots who pilot in the Great Lakes region, from Cornwall to Montreal, are not our members. The pilots who pilot the Welland are not our members—the Welland and what they call district 2, the Detroit area.

Mr. Hubbard: Could the decline over the years be attributed to two things: more shipmasters getting clearance and a decrease in shipping?

Capt Sjoquist: No. The masters or the deck officers are not responsible for any reduction of pilot numbers anywhere. They always did do the piloting in the Great Lakes. There never were pilots carried on Canadian ships, and in the Laurentian region the only effect that would have is on the six pilotage certificates; that would have affected the six ships where members have pilots' certificates.

Other than that, the reduction I'm referring to here is due to traffic. I want to make that clear. There is definitely a traffic problem. If you see those numbers related to the Great Lakes, it definitely has to do with a lack of traffic in the system.

Mr. Hubbard: That would indicate a decrease in traffic of more than 50% since 1972—from 125 down to 54.

Capt Sjoquist: Mr. Stewart probably gave those figures in his submission—what's happened to the traffic. There's obviously not a totally direct relationship between the number of pilots and traffic, but as you can see, it's rather dramatic in the overall system where they've gone from 125 to 54, and I would say that it's probably more or less reflected. . .

This is as a result of traffic reduction. It's not as a result of the decrease in the use of pilots. In the Great Lakes the masters and the mates have always done the piloting. That hasn't made any difference at all.

[Traduction]

Le président: Y en a-t-il davantage?

Capt Sjoquist: Oui, il y en a davantage. Il y en a environ 100, de 90 à 100, dans le moyen Saint-Laurent qui ne sont pas membres de notre Guilde.

Le président: Oh, c'est le nombre de vos membres. Je m'excuse.

Capt Sjoquist: Oui, c'est exact.

Le président: Vous avez 134?

Capt Sjoquist: C'est un peu difficile à comprendre car il y en a d'autres—les pilotes du canal Welland ne sont pas non plus membres de notre Guilde, mais ils sont comptés dans ce chiffre global pour les Grands Lacs. Mais il y a environ 150 pilotes qui sont membres.

Le président: Pourriez-vous le confirmer par écrit au greffier du Comité au cours des prochains jours, s'il vous plaît?

Capt Sjoquist: Bien sûr. Je peux vous confirmer le nombre de nos membres et vous pourrez estimer que les autres ne sont pas membres de notre Guilde.

Le président: C'est justement la question, monsieur. Nous ne savons pas qui sont les autres.

Capt Sjoquist: Je peux vous dire dès maintenant qui ils ne sont pas. Dans la région des Laurentides, le moyen Saint-Laurent, les pilotes qui vont de Québec à Montréal ne sont pas membres de la Guilde. Ceux qui pilotent dans la région des Grands Lacs, de Cornwall à Montréal, ne sont pas membres de la Guilde. Ceux qui pilotent sur le canal Welland ne sont pas membres de la Guilde. . . le canal Welland et ce qu'ils appellent le district 2, la région de Détroit.

M. Hubbard: Est-ce que le déclin au cours des années pourrait être attribué à deux choses: un plus grand nombre de capitaines certifiés et une diminution de la clientèle?

Capt Sjoquist: Non. Les capitaines et les officiers de pont ne sont pas responsables de la réduction du nombre de pilotes. Ils ont toujours assuré le pilotage sur les Grands Lacs. Il n'y a jamais eu de pilotes sur les navires canadiens, et dans la région des Laurentides, cela n'aurait de conséquence que sur les six certificats de pilotage; cela toucherait les six navires dont les membres d'équipage ont des certificats de pilote.

Sinon, la diminution dont je parle ici est due au trafic. Je tiens à le répéter. Il y a certainement un problème de trafic. Si vous considérez les chiffres relatifs aux Grands Lacs, il est évident que c'est le manque de trafic qui en est responsable.

M. Hubbard: Cette chute de 125 à 54 doit correspondre à une diminution de plus de 50 p. 100 du trafic depuis 1972.

Capt Sjoquist: M. Stewart a probablement cité les chiffres relatifs au trafic dans son mémoire. Évidemment il n'y a pas un rapport totalement direct entre le nombre de pilotes et le trafic, comme vous voyez, l'impact sur l'ensemble du système est assez spectaculaire puisqu'ils sont passés de 125 à 54 et je dirais que probablement cela reflète plus ou moins. . .

C'est le résultat de la réduction du trafic. Ce n'est pas le résultat d'une diminution de la demande de pilotes. Sur les Grands Lacs les capitaines et les seconds ont toujours assuré le pilotage. Cela n'a pas fait de différence du tout.

[Text]

Mr. Hubbard: With this complaint of the cost of pilots, could you go over for me how it is arranged? A ship arrives at a certain location. It contacts your association and demands a pilot.

Capt Sjoquist: No. Our association has nothing to do with the deployment of pilots. The deployment of pilots is the jurisdictional responsibility of the pilotage authorities, the crown corporations, who either directly employ pilots, as with all of the pilots on the Great Lakes, or they contract pilots from individual groups.

In Canada there are only three entrepreneurs. In Canada we call them pilot groups. All the rest are employees. Practically all employees are our members. Those who are our members, the other groups, are out in the Pacific—there are 110 of them and they're entrepreneurs—and in the lower St. Lawrence River. The group operating out of Quebec City is another large group of ours. They are the 73 I referred to, and they're entrepreneurs. They operate like a company and contract their services to the authority. But all requests for pilotage and what not come through the authority. They have dispatchers and a system has been set up to supply the pilots.

[Translation]

M. Hubbard: À propos de ce coût dont se plaignent les armateurs ou les expéditeurs, pourriez-vous me dire un peu comment cela se passe? Un bateau arrive à un certain point sur le fleuve. Il contacte votre Guilde et demande un pilote.

Capt Sjoquist: Non. Notre Guilde n'a rien à voir avec l'affectation des pilotes. L'affectation des pilotes est la responsabilité des Administrations de pilotage, des sociétés de la Couronne qui emploient directement des pilotes comme par exemple tous les pilotes sur des Grands Lacs, ou qui embauchent à contrat des pilotes appartenant à des groupes individuels.

Au Canada, il n'y a que trois entreprises. Dans notre jargon, ce sont des groupes de pilotes indépendants. Tous les autres sont employés. Presque tous les employés sont membres de notre Guilde. Les autres se trouvent sur le Pacifique—il y en a 110 et ils sont tous indépendants—et dans le Bas Saint-Laurent. Le groupe de Québec est un autre groupe important de notre Guilde. Il y a les 73 dont j'ai parlé qui sont des entrepreneurs. Ils offrent leurs services à contrat à l'Administration, un peu comme une société commerciale. Toutefois, toutes les demandes de service de pilotage et autre passent par l'Administration, laquelle a mis sur pied un système de répartiteurs en vue de fournir les pilotes sur demande.

• 1625

It should be borne in mind that those international districts I referred to are international in every way. They have American pilots also, which I haven't mentioned. The only thing I know about them is that they're entrepreneur pilots and not employees. In various districts around the Great Lakes they contract their services to the shipping companies. In the Great Lakes it's all tied together through a memorandum of agreement with the Great Lakes Pilotage Authority. It's a unique system.

We've talked about the seaway authority, the seaway development corporation and the sovereignty of the American pilots and the Canadian pilots. Suggestions have been made that it would be a more efficient system if everything was amalgamated.

It would certainly save money. Many groups have looked into it, and we've looked into it ourselves. The sovereignty of both countries is jealously guarded and there will never be any agreement to any kind of homogenization of the system. Although there are not the same number of American pilots as Canadian pilots, under a memorandum of agreement they share the pilotage assignments, through the authority, with the Canadian pilots in the Great Lakes.

The Chairman: Captain Sjoquist, do you have a copy of that memorandum of understanding? Where would you get a copy of that MOU?

Capt Sjoquist: The Great Lakes Pilotage Authority.

If your committee wants technical or financial information or any kind of documentation, I'm not the person to see. You can get all of that from the crown corporation through the chairman of either authority.

Mr. Maloney (Erie): How does one become a pilot?

Il ne faut pas oublier que les districts internationaux dont j'ai parlé sont internationaux à tous égards. J'ai oublié de signaler qu'il y a également des pilotes américains. Tout ce que je sais à leur sujet, c'est qu'ils travaillent à leur propre compte et non comme employés. Dans divers districts avoisinant les Grands Lacs, ils offrent leurs services à contrat aux compagnies de navigation. Dans les Grands Lacs, tous ces services sont regroupés dans le cadre d'un protocole d'entente passé avec l'Administration de pilotage des Grands Lacs. C'est un système unique en son genre.

Nous avons parlé de l'Administration de la Voie maritime, de la Société de développement de la Voie maritime et de la souveraineté des pilotes américains et canadiens. Certains ont dit que le système serait plus efficace si tout était fusionné.

Cela permettrait en tout cas d'économiser de l'argent. Bon nombre de groupes se sont penchés sur la question et nous aussi. Chaque pays préserve jalousement sa souveraineté, et on n'acceptera jamais l'harmonisation du système. Même si les pilotes américains ne sont pas aussi nombreux que leurs homologues canadiens, en vertu d'un protocole d'entente, ils partagent avec ces derniers les affectations de pilotage dans les Grands Lacs par l'entremise de l'Administration.

Le président: Capitaine Sjoquist, avez-vous un exemplaire de ce protocole d'entente? Où pouvons-nous nous en procurer un?

Capt Sjoquist: Auprès de l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

Si votre Comité désire obtenir des renseignements ou des documents de nature technique ou financière, ce n'est pas à moi qu'il faut s'adresser. Vous pourrez obtenir tout cela auprès de la société d'État, par l'entremise du président de l'une des Administrations.

M. Maloney (Erie): Comment devient-on pilote?

[Texte]

Capt Sjoquist: It varies in each region, although there isn't a terrific variance in qualifications. Generally you have to have a master mariner's certificate or a mate's certificate. The certificate you have depends on how much time you serve in the various areas.

Pilotage is an elite position in the industry, even though in some cases, as I showed you here, the wages are actually less now than some of the masters in the Great Lakes, which is really unknown in the world.

Generally, pilots always make 25% or 30% more than the masters of the national flag fleets in the countries they're in because they're specialists. They validate their time with the authority in each region and then go before a board made up of pilots and people from the authority. It varies from region to region.

I gave you the structure in the Laurentian region, where there's one coast guard, an observer, one Laurentian Pilotage Authority representative and three pilots. They go before that board and if they pass the exam, they're given a licence for a set amount of time. It varies from region to region, but generally they apprentice with other pilots on lower-tonnage ships. They do that for a couple of years and then they become full-scale pilots.

Mr. Maloney: Their apprenticeship is to gain local knowledge of the area.

Capt Sjoquist: Yes, that's right. Contrary to what's commonly said by a lot of people who don't understand the marine industry, when you get the certificate of competency, you get a certificate for the home trade. Mine was issued in Vancouver. That means you can circumnavigate North America. If you get a foreign-going certificate, it means you can go anywhere in the world. You do not face any test or exam whatsoever on local knowledge, but your certificate is valid to operate there.

[Traduction]

Capt Sjoquist: Cela varie selon les régions, bien que les qualifications soient les mêmes dans l'ensemble. En général, il faut être titulaire d'un certificat de capitaine ou de second. Le certificat dépend du temps que l'on a passé dans les divers secteurs.

Le pilotage est un métier d'élite dans ce secteur, même si dans certains cas, comme je vous l'ai indiqué, le traitement des pilotes est en fait inférieur à celui de certains capitaines qui naviguent dans les Grands Lacs, situation sans égal dans le reste du monde.

En général, les pilotes gagnent toujours de 25 p. 100 à 30 p. 100 de plus que les capitaines des flottes nationales dans les pays où ils mènent leurs activités car se sont des spécialistes. Ils font reconnaître leurs heures auprès de l'Administration en place dans chaque région et se présentent ensuite devant une commission composée de pilotes et de représentants de l'Administration. Cela varie d'une région à l'autre.

Je vous ai exposé la structure dans la région des Laurentides, où il y a un garde côtier, un observateur, un représentant de l'Administration de pilotage des Laurentides et trois pilotes. Les pilotes se présentent devant cette commission et s'ils réussissent l'examen, ils se voient délivrer un permis pour une durée déterminée. Cela varie d'une région à l'autre, mais en général, ils font leur apprentissage auprès d'autres pilotes sur des navires à faible tonnage. Au bout de deux ans environ, ils deviennent des pilotes à part entière.

M. Maloney: Leur apprentissage vise à les familiariser avec la région qu'ils desservent.

Capt Sjoquist: C'est exact. Contrairement à ce que prétendent bien des gens qui ne connaissent pas l'industrie maritime, lorsqu'on reçoit son certificat de compétence, celui-ci est valide pour le cabotage. Mon certificat a été délivré à Vancouver. Cela signifie que l'on peut naviguer autour des côtes de l'Amérique du Nord. Si l'on obtient un certificat de navigation océanique, on peut aller n'importe où dans le monde. Il est inutile de subir un examen quelconque pour déterminer les connaissances de la région, mais le certificat est valable pour travailler dans cette région.

• 1630

Marine certificates of competency, whether for master or mate or any of the navigation officers, are not examinations to test on local knowledge. They are only broad exams, and local knowledge must be acquired. There has to be a system of pilotage because pilots are the experts in the area, but there also has to be a system to say that the master and mate can do their own piloting provided they prove they are competent to do it. That's how these various systems have evolved.

As I say, the system in Canada, with the exception of the Great Lakes Pilotage Authority, is for a ship's master or mate to go before an examination board and get a pilotage certificate to prove competency in the area. Then he is not required to take a pilot.

M. Guimond: Dès le départ, je dois vous préciser que je suis un écologiste, mais je ne me considère pas comme un écologiste borné. Je suis un amant de la nature. Je suis un amant du fleuve Saint-Laurent.

Les certificats de compétence maritime, qu'il s'agisse des capitaines, des seconds ou d'autres officiers de marine, ne consistent pas en un examen visant à vérifier la connaissance de la région. Il s'agit d'examens de portée générale, et la connaissance de la région s'acquiert par la suite. Il faut qu'il existe un réseau de pilotage car les pilotes sont les experts dans la région, mais il faut également permettre aux capitaines et aux seconds de se charger eux-mêmes du pilotage de leur navire à condition de prouver leur compétence dans ce domaine. Voilà comment les divers systèmes ont évolué.

Je le répète, à l'exception de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, au Canada, un capitaine ou un second doit se présenter devant un jury d'examen et obtenir un certificat de compétence pour assurer le pilotage dans la région. Dans ces conditions, il n'est pas tenu de faire appel à un pilote professionnel.

Mr. Guimond: I must begin by saying that I am an ecologist but I do not consider myself a stubborn one. I am a nature's lover. I am very fond of the St. Lawrence River.

[Text]

En fin de semaine, je suis allé à la réserve du cap Tourmente, dans mon comté, admirer les oies blanches qui font un arrêt avant de continuer leur voyage vers le Grand Nord. C'est la même chose à l'automne.

J'ai encore présentes à l'esprit les images de l'*Exxon Valdez*. Je ne suis pas le genre d'individu à se scandaliser des salaires payés aux pilotes du Saint-Laurent, parce qu'un désastre avec les produits pétroliers serait un désastre écologique.

À Saint-Romuald, en avant de Québec, il y a une raffinerie d'Ultramar. Un accident maritime serait vraiment un désastre écologique. Il faudrait des décennies pour rebâtir l'environnement.

Cela étant clair, je ne me scandalise pas des salaires qui sont payés. Comme citoyen, je m'attends à ce qu'on ait des personnes compétentes pour piloter ces bateaux qui passent devant chez nous. Quand je prends l'avion, je ne m'offusque pas que le pilote d'Air Canada qui a la charge d'un 747 ait un revenu d'au-delà 150 000\$ par année et ait des conditions de travail superblindées. C'est une question de sécurité et la sécurité, cela se paie.

Par contre, je dinais cette semaine avec un armateur qui me disait que nos pilotes sont capables de fonctionner aussi bien parce qu'ils le font sur une base régulière. Nos capitaines font bien le travail, et le pilote n'est pas nécessairement très, très utile.

Étant un néophyte, j'ai besoin d'être éclairé dans ma recherche de la vérité. J'aimerais que vous m'expliquiez ce qu'il y a de différent entre la zone de Montréal aux Grands Lacs et la zone des Escoumins aux Grands Lacs. Je ne connais rien dans le domaine. En quoi est-ce différent?

Capt Sjoquist: Those are excellent questions, Mr. Guimond, because that is the case the CSA puts forward—that the system in the Great Lakes should be the system in the Laurentian region. As I explained earlier, the system in the Great Lakes is one that has evolved through years and years of the masters and mates doing their own piloting, long before there was ever a Pilotage Act. That has not been the system in the Laurentian region.

We must also bear in mind that the Great Lakes system is a homemade system. It developed as the seaway came into being. You had a certain size of ship and that was the size of ship that could fit the seaway. You had certain companies and certain companies' masters and mates who had been doing the piloting, and they kept on doing the piloting.

The original intention when the Canadian Pilotage Act came into being was to just give a time for what they called a grandfather clause—a set period of time—and then it would revert back to the provisions of the act, the same as it is in the Laurentian region. But through politicking and just through practical, common, and economic sense, it evolved through the years to stay as it was.

[Translation]

During the weekend, I went to the Cap Tourmente reserve, in my riding, to see the geese that make a stop there on their way to the Great North. The same thing occurs in the fall.

I still have in mind the images of the *Exxon Valdez* disaster. I am not the kind of person to be shocked by wages paid to St. Lawrence pilots, because an incident involving a ship carrying oil products would be an ecological disaster.

In Saint-Romuald, before Quebec City, there is an Ultramar refinery. A shipping incident would really turn out to be an ecological disaster. It would take several decades for the environment to rebuild.

That being said, I am not shocked by wages that are paid to pilots. As a citizen, I expect that competent people will pilot those ships using our waters. When I travel by plane, I am not offended by the fact that the Air Canada pilot in charge of a 747 get an income of more than \$150,000 a year and have terrific working conditions. That is a matter of safety and safety does not come free.

On the other hand, I had lunch this week with a ship owner who told me that our pilots are able to operate that well because they do it on a regular basis. Our masters do a good job and pilots are not always useful.

As a layperson, I have to be enlightened in my quest for the truth. I would like you to explain to me what is different between the Montreal to the Great Lakes district and the Escoumins area to the Great Lakes district. I know nothing in this area. What is the difference?

Capt Sjoquist: Ce sont là d'excellentes questions, monsieur Guimond, car c'est justement l'argument que l'Association fait valoir à savoir que le réseau des Grands Lacs devrait être le même que dans la région des Laurentides. Je l'ai expliqué plus tôt, le système de navigation des Grands Lacs a évolué au fil des ans au cours desquels capitaines et seconds ont piloté eux-mêmes leur navire, bien avant l'entrée en vigueur de la Loi sur le pilotage. Il n'en est pas allé de même dans la région des Laurentides.

Il ne faut pas oublier non plus que le réseau des Grands Lacs est adapté à nos besoins. Il a vu le jour avec la création de la Voie maritime. On avait un navire d'une certaine taille et celui-ci pouvait franchir la Voie maritime. Certaines sociétés et certains capitaines et seconds de compagnies maritimes s'étaient chargés du pilotage jusqu'à ce qu'ils ont continué à le faire.

Lors de l'entrée en vigueur de la Loi canadienne sur le pilotage, l'objectif visé était de prévoir un délai pour ce qu'on appelait une clause des droits acquis—une période fixe—après quoi on en reviendrait aux dispositions de la loi, comme c'est le cas dans la région des Laurentides. Toutefois, en raison de petits jeux politiques et pour de simples raisons de bon sens pratique et économique, la loi n'a pas changé au fil des ans.

[Texte]

That was not and is not the case in the Laurentian region, where we bear in mind that the difference in the system is that we have huge tankers, huge ships in the Laurentian region that aren't in the seaway that come up there. Some are 150,000 tonnes or more capacity, some 900-foot ships, as you will see going by your door down there. Any kind of accident down there would be an ecological disaster.

We have to separate the argument from whether a ship. . . As I said before, the foreign ships in general don't argue about taking pilots; they argue about the cost of them. They realize they need them, and they can't even afford the liability of not having them, because their masters and mates have never had any experience at all.

The other issue is, bearing in mind that about 28% of the traffic in the region is Canadian, the owners insist—not our members by any means—for economic reasons in our opinion, that the masters and the mates can do their own piloting. The system dictates that, okay, our response to that, Mr. Canadian Shipowner, if the master or the mate is competent to do the piloting, the Pilotage Act has a system for proving their competence; do it. So far, six have done it.

As I say, there is a tendency, for economic reasons, to say it is a lot easier and a lot cheaper to put the Great Lakes system into place in the Laurentian region. I guess the subcommittee didn't listen to me too well, or didn't want to listen to me, or listened to others. Michel Pouliot had the same pitch. You've seen our brief. They made a recommendation, which two ministers now haven't acted upon, that the system employed in the Great Lakes be employed in Quebec or in the Laurentian region.

I say again that this is being looked at in reverse. The anomaly is not the Laurentian region; the anomaly is the Great Lakes region.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

I apologize for the members of the committee, inasmuch as we have some time constraints. I am going to ask you, Mr. Harris, if you would do this. We will be hearing from more agencies, the St. Lawrence Authority and the Great Lakes Authority, with respect to pilotage. I make a commitment from the chair that in the next round of questioning you will be first if you will forgo and we will forgo any further questions today.

Mr. Harris: Sure.

The Chairman: Does that meet with everyone's approval?

We have a short business meeting, and we have some commitments that people just have to get to.

[Traduction]

Il n'en va pas de même dans la région des Laurentides, où il faut se rappeler que le système est différent du fait que d'énormes pétroliers et autres navires empruntent les voies navigables de la région des Laurentides mais pas la Voie maritime. Certains de ces navires ont une capacité de 150 000 tonnes ou plus, ils font parfois jusqu'à 900 pieds de long, comme on peut en voir passer devant chez soi dans cette région. Tout accident mettant en cause l'un de ces navires serait une catastrophe écologique.

Il y a une distinction à faire. comme je l'ai déjà dit, les navires étrangers en général sont d'accord pour avoir recours au service de pilotes; ce qu'il contestent, c'est le coût de ce service. Ils savent qu'ils en ont besoin. Ils ne peuvent pas prendre la responsabilité de s'en passer, car leur capitaine et second n'ont aucune expérience de la région.

Par ailleurs, si l'on tient compte du fait qu'environ 28 p. 100 du trafic dans la région est canadien, les armateurs soutiennent—certainement pas les membres de notre association—pour ce qui nous semble être des raisons d'ordre économique, que les capitaines et seconds peuvent se charger eux-mêmes du pilotage. En vertu du système en vigueur, notre réponse est la suivante: nous disons à l'armateur canadien que si le capitaine ou le second du navire a la compétence voulue pour le piloter, la Loi sur le pilotage prévoit un système permettant de faire la preuve de leur compétence. Ils n'ont qu'à s'y conformer. Jusqu'ici, six d'entre eux l'ont fait.

Je le répète, les armateurs ont tendance, pour des raisons économiques, à dire qu'il est beaucoup plus facile et moins onéreux de mettre en place dans la région des Laurentides le même système que celui des Grands Lacs. Je suppose que les membres du sous-comité n'ont pas bien écouté ce que j'ai dit, ou ont refusé d'en tenir compte, ou encore ont suivi les conseils d'autres personnes. Michel Pouliot a tenu le même langage. Vous avez lu notre mémoire. Une des recommandations, à laquelle deux ministres ont déjà donné suite, voulait que le système actuellement en vigueur dans les Grands Lacs soit appliqué dans la région de Québec ou des Laurentides.

Encore une fois, on a tendance à considérer le problème à l'envers. Ce qui est anormal, ce n'est pas le système de la région des Laurentides mais plutôt celui des Grands Lacs.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Je demande aux membres du Comité de m'excuser mais le temps nous presse. Je vais vous demander, monsieur Harris, de faire preuve de patience. Nous devons entendre le témoignage d'autres représentants de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et de l'Administration de pilotage des Grands Lacs en ce qui a trait au pilotage. En tant que président, je m'engage à vous donner la parole en premier lors du prochain tour de questions si vous renoncez à poser d'autres questions aujourd'hui.

M. Harris: C'est entendu.

Le président: Tout le monde est-il d'accord?

Nous devons poursuivre quelques instants notre réunion pour discuter des travaux du Comité, et certains membres ont d'autres engagements.

[Text]

I want to thank you very much, Mr. Sjoquist. I must say, I came with some different ideas today and you've given us some very good material to study. One of the most important points was the fact that you are not the master of all the pilots in the areas we are talking about. That leads some of the members of the committee, I am sure, to go into this issue in a little more depth.

I thank you for taking the time to be with us this afternoon. I am sure our committee and our group will be back to ask some more incisive questions as we gather more knowledge on this matter.

Thank you very much, sir.

Capt Sjoquist: Thank you, Mr. Chairman. I thank the committee for the opportunity to be here.

The Chairman: We are now going to go into an in camera session.

[Proceedings continue in camera]

[Translation]

Je vous remercie beaucoup, monsieur Sjoquist. Je dois dire que mon opinion a changé sur cette question aujourd'hui et que vous nous avez donné matière à réflexion. Fait très important à signaler, vous ne commandez pas tous les pilotes dans les régions dont nous parlons. C'est ce qui pousse certains membres du Comité, j'en suis certain, à essayer d'approfondir un peu la question.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir témoigner cet après-midi. Je suis sûr que notre Comité et notre sous-comité auront bien d'autres questions pertinentes à poser à mesure que nous nous familiariserons avec cette question.

Merci beaucoup, monsieur.

Capt Sjoquist: Merci, monsieur le président. Je remercie le Comité de m'avoir invité à comparaître.

Le président: Nous poursuivons la séance à huis clos.

[La séance se poursuit à huis clos]



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Merchant Service Guild:
Capt Maury Sjoquist, National President.

TÉMOINS

De la Guilde de la marine marchande du Canada:
Capt Maury Sjoquist, président national.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Wednesday, April 27, 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 3

Le mercredi 27 avril 1994

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the
viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la
viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du
Saint-Laurent

WITNESS:

(See back cover)

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, APRIL 27, 1994

(5)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:33 o'clock p.m. this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, and Jim Jordan.

Acting Member present: Wayne Easter for Charles Hubbard.

Other Members present: Stan Keyes and Bob Speller.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Canadian Shipowners Association: Norman Hall, President; Neil Hunter, Director of Marine Operations.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed its consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Norman Hall made an opening statement and, with Neil Hunter, answered questions.

At 5:06 o'clock p.m., it was agreed,—That the meeting continue *in camera*.

The Sub-Committee proceeded to consider future business.

It was agreed,—That a draft travel plan be adopted for Thunder Bay, St. Catharines, Quebec City, and Washington, D.C.

It was agreed,—That the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway sit jointly with the Sub-Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food on May 3 and May 4, 1994, to hear witnesses from the grain handling and transportation sectors on the matter of rail car shortages for the transportation of grain in Western Canada.

At 5:52 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 27 AVRIL 1994

(5)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 33, dans la salle 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*président*).

Membres du sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris et Jim Jordan.

Membre suppléant présent: Wayne Easter pour Charles Hubbard.

Autres députés présents: Stan Keyes et Bob Speller.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Association des armateurs canadiens: Norman Hall, président; Neil Hunter, directeur, Opérations maritimes.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Norman Hall fait un exposé puis, avec Neil Hunter, répond aux questions.

À 17 h 06, il est convenu,—Que la réunion se poursuive à huis clos.

Le sous-comité discute de ses travaux à venir.

Il est convenu,—Que les visites prévues à Thunder Bay, St. Catharines, Québec et Washington (D.C.), soient approuvées.

Il est convenu,—Que les 3 et 4 mai prochains, le sous-comité se joigne au sous-comité du transport des grains du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, pour entendre des représentants des secteurs de la manutention et du transport, au sujet de la pénurie de wagons affectés au transport des grains dans l'Ouest.

À 17 h 52, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, April 27, 1994

The Chairman: Good afternoon, ladies and gentlemen. This is the Sub-Committee, pursuant to Standing Order 108(1), that is considering the viability of the Great Lakes and St. Lawrence Seaway system. It is a Sub-Committee of the Standing Committee on Transport of the House of Commons.

We will hear the witnesses first, then we'll save some time at the end of the meeting to go into a committee of the whole for a progress report and to decide our plans for and dates of travel.

Our witness today is Mr. Norman Hall, president of the Canadian Shipowners Association. By way of background, Mr. Hall represents a transportation mode vital to the transportation industry. If we ever develop a transportation policy in this country, we will find that water transportation is vital to our role.

I think it's fair to say that over the last 25 years the industry has not adequately responded to market demands to protect its place as a viable transportation component in Canada. Insofar as the competitors to water transportation came on the scene and revitalized their efforts to haul bulk cargo over long distances within this country, I think it's fair to say, Mr. Hall, the ship industry took an attitude over the last 25 years that enough business was being generated that the ship industry would always have the bulk cargo and iron ore, which was a major component, and the grain industry would almost go on forever.

We find today that neither is true. The shipping industry you represent is now faced with the terrible dilemma of an aging fleet that's not as large as it once was and the basic commodities you once hauled in great quantities are not in place.

Our job is to try to find out what we can do as a committee to represent to the government how we can reinstate the ship industry in this country to its former position of prominence. We're looking forward to your recommendations.

With those remarks, I turn the program over to you. Maybe you'd like to introduce your associates.

Mr. Norman Hall (President, Canadian Shipowners Association): I have with me this afternoon Mr. Neil C. Hunter, who is director of marine operations with the Canadian Shipowners Association.

Avec votre permission, monsieur Guimond, je ferai ma présentation en anglais. Ce sera plus rapide pour nous tous. Merci.

As many members of this committee are new, not only to this committee but to the House as well, I thought I would give you a quick run-down of who and what we are, and save time for more questions of substance.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 27 avril 1994

• 1533

Le président: Je vous souhaite la bienvenue, mesdames et messieurs. Notre sous-comité, conformément à l'article 108(1) du Règlement, étudie la viabilité du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous sommes un sous-comité du Comité permanent des transports de la Chambre des Communes.

Nous allons d'abord entendre les témoins en nous réservant un peu de temps, à la fin de la séance, pour siéger en comité plénier et alors recevoir un rapport d'étape et discuter de notre plan et de nos dates de voyage.

Notre témoin aujourd'hui est M. Norman Hall, président de l'Association des armateurs canadiens. M. Hall, est-il besoin de vous le rappeler, représente un mode de transport qui joue un rôle essentiel dans l'ensemble de ce secteur. Si jamais nous parvenons à mettre en place une politique des transports pour le Canada, nous serons à même de constater l'aspect crucial du transport par voie d'eau.

• 1535

Reconnaissons en toute justice qu'au cours des 25 dernières années, ce secteur n'a pas fait ce qu'il fallait pour protéger sa place comme élément viable des transports au Canada. Vous conviendrez sans doute, monsieur Hall, qu'avec l'entrée sur scène de vos concurrents qui ont déployé tous leurs efforts pour se charger du transport de la cargaison en vrac sur de longues distances, les armateurs, au cours des 25 dernières années, ont semblé considérer que leur place dans le secteur des transports était acquise, qu'il y aurait toujours suffisamment de cargaisons en vrac et de minerai de fer, ce qui constituait l'élément essentiel, et qu'on ne manquerait jamais de céréales à transporter.

Nous constatons actuellement que rien de tout cela n'est vrai. Le secteur que vous représentez se trouve devant un grave dilemme, celui d'une flotte vieillissante qui n'est plus aussi considérable qu'elle l'était et la diminution des denrées de base, que vous transportiez autrefois en grandes quantités.

Notre mandat, en tant que comité, est d'essayer de faire savoir au gouvernement comment faire reprendre aux transports maritimes de ce pays la place qu'ils ont connue. C'est avec un vif intérêt que nous attendons vos recommandations.

Sur ce, je vais vous laisser la parole. Je voudrais toutefois vous demander, auparavant, de bien vouloir présenter vos associés.

M. Norman Hall (président, Association des armateurs canadiens): Je suis accompagné cet après-midi de M. Neil C. Hunter, directeur des Opérations maritimes auprès de l'Association des armateurs canadiens.

With your permission, Mr. Guimond, I will, for our convenience, give my presentation in English. Thank you very much.

Beaucoup de membres de ce comité étant des nouveaux venus, non seulement au comité même mais également à la Chambre, je vais d'abord présenter rapidement notre association et réserverai du temps pour des questions plus fondamentales.

[Texte]

The general objective or mandate of the CSA is to promote an economic and competitive Canadian marine transportation industry. We therefore monitor Canadian and U.S. government legislative regulatory actions and public policy relating to navigation, safety, and the Canadian shipping environment. Thus the association will support a national policy conducive to the development and maintenance of a Canadian flag merchant fleet in the inland, coastal, and Arctic waters of Canada.

The Canadian Shipowners Association had its beginning in 1903—we celebrated our 90th anniversary last year—when the Dominion Marine Association was founded. The name was changed to the Canadian Shipowners Association in the latter part of the 1980s.

I'm adding something here for the broadcast booth. Some members who are from the west may wonder why we are not national in scope. The reason is that in the west there are no ships of 1,000 tonnes or larger. All the trade out there is done in tugs and barges. Our by-laws say that to be a member of the CSA you have to have at least one Canadian-flagged ship of 1,000 tonnes. We'd like to represent the west, but it is well represented by the Council of Marine Carriers.

We currently have 13 member companies operating 112 ships, six of which trade under foreign flags. We are primarily carriers of bulk commodities, although some of our members are engaged in the movement of general cargo and containers. We operate in the Great Lakes-St. Lawrence system as well as the Maritimes and the Arctic.

In 1993 we carried 66 million tonnes of cargo, down some 3 million tonnes from 1992. In fact it is the lowest amount carried by the group since we started keeping such records in the middle 1970s. Major declines occurred in the coal movement, with a loss of 5 million tonnes, and grain is down 2.5 million tonnes.

Included in your folder is a copy of our 1992 annual report that reviews the issues addressed by the association. It also includes tables and statistics on the fleet and cargoes carried as summarized above. The 1993 annual report should be ready in mid-May.

There are a number of major issues. Mr. Stewart, president of the St. Lawrence Seaway Authority, in his presentation before this committee described the decline of seaway traffic over the past 10 to 15 years. Mr. Stewart ascribed this loss to three major factors, and we concur: the introduction of the WGTA together with the opening of Prince Rupert; the introduction of major subsidies in grain production in the European community; and the rationalization of the U.S. steel industry in the early 1980s.

[Traduction]

L'objectif ou le mandat de l'AAC est la promotion d'un secteur canadien des transports maritimes qui soit à la fois économique et compétitif. À cet effet, nous suivons de près les lois et les règlements promulgués par les gouvernements canadien et américain et les politiques publiques portant sur la navigation, la sécurité et les voies d'eau canadiennes. Notre Association soutient donc une politique nationale propice au développement et au maintien, sur les voies d'eau, sur les côtes et dans les eaux de l'Arctique, d'une flotte marchande battant pavillon canadien.

L'Association des armateurs canadiens, qui a célébré son 90^e anniversaire l'an dernier, a été fondée en 1903 sous le nom de Dominion Marine Association, nom qui a été changé en Canadian Shipowners Association ou Association des armateurs canadiens à la fin des années quatre-vingts.

J'ajouterai ici quelque chose à l'intention de la transmission. Certains membres qui sont de l'Ouest se demanderont peut-être pourquoi notre mandat n'est pas national, la raison en étant que dans l'Ouest, il n'y a pas de navires de 1 000 tonnes ou davantage. Tout le trafic s'y fait par remorqueurs et péniches. D'après notre règlement, pour être membre de l'AAC, il faut avoir au minimum un navire de 1 000 tonnes battant pavillon canadien. Nous aimerions représenter également l'Ouest, mais ce dernier est bien représenté par le Council of Marine Carriers.

Nous regroupons actuellement 13 sociétés membres qui administrent 112 navires, dont six battant pavillon étranger. Nous transportons principalement des marchandises en vrac, bien que certains de nos membres passent également le transport des conteneurs et de la cargaison générale. Nous avons pour champ d'action les Grands Lacs, le réseau du Saint-Laurent, les Maritimes et l'Arctique.

En 1993 nous avons transporté 66 millions de tonnes de marchandises, soit une diminution de 3 millions de tonnes par rapport à 1992. C'est la quantité la plus faible transportée par le groupe depuis que nous avons commencé à enregistrer ce genre de données, au milieu des années soixante-dix. Il y a tout particulièrement une chute du transport du charbon, qui a diminué de 5 millions de tonnes, et des céréales, qui ont diminué de 2,5 millions de tonnes.

Vous trouverez dans le dossier qui vous a été remis un exemplaire de notre rapport annuel de 1992, qui passe en revue les questions sur lesquelles se penche l'Association. Vous y trouverez des tableaux et des statistiques sur la flotte et les cargaisons transportées, données qui sont résumées ci-dessus. Le rapport annuel de 1993 devrait être prêt à la mi-mai.

Divers grands problèmes se posent. Dans l'exposé qu'il a fait devant le comité, M. Stewart, président de la Voie maritime du Saint-Laurent, a décrit la diminution du trafic par la voie maritime, au cours des 10 à 15 dernières années. Il a attribué cette diminution à trois facteurs principaux, et nous sommes d'accord avec lui: l'introduction de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ainsi que l'ouverture de Prince-Rupert, l'introduction, dans la Communauté européenne, de grosses subventions à la production de céréales, et la rationalisation, au début des années quatre-vingts, des aciéries américaines.

[Text]

In time this meant we all had to adjust to a lower level of activity. In our case this meant living with volumes that declined from about 80 million tonnes to 85 million tonnes per year 10 to 15 years ago to closer to 70 million tonnes today.

• 1540

This in turn led to a decline in the total CSA fleet from 156 to 112. More dramatic is the decline in the bulk or grain fleet from 84 to 45. Fleet rationalization became the order of the day, and unless cargo volumes increase soon, the bulk fleet could be further downsized by six to eight ships this year.

While these external events were deleterious to our fleet, the challenge facing us today is to ensure that we maintain a core fleet in the event that with the recession diminishing—and indications are that the economy is improving, although not dramatically—we should not lose trading opportunities by default.

For example, a standard 25,000-tonne laker can transport about 300,000 tonnes of grain per seaway season from Thunder Bay to the St. Lawrence River, then return with iron ore from Sept Îles or Port Cartier. If the grain fleet is reduced from 45 to 38, for example, our capacity will be approximately 11.4 million tonnes—more than was needed in 1993, but less than the five-year average.

At the same time, however, the seaway system must be competitive. We must find ways to reduce costs, to reduce perceptions that the seaway route is too expensive. Canadian Shipowners Association members have worked diligently to do their share, and I would be remiss if I did not give credit to our various unions who have seen the decline in the size of the fleet and therefore jobs, and have worked with us in trying to keep labour expenses in line with reasonable hourly rate adjustments, and crew reduction through attrition arrangements or other understandings.

As I am sure members of this committee are aware, there have been corporate realignments to reduce overhead, provide a better service and generally to be more efficient and competitive. This is the way of the 1990s, as trade agreements force countries to be more competitive and provide more cost-efficient services.

What do all these corporate initiatives imply? I believe it is a strong indication that we believe in the seaway and we believe it has a future. It may not be at the level we enjoyed in the past and anticipated would continue unabated through the 1990s, but there is business out there, and there are industries and towns that depend on a viable, competitive system. Towns such as Sept Îles, Port Cartier, and Baie Comeau are not connected to a rail system and are heavily dependent on grain exports or iron ore movements into Hamilton and U.S. destinations on the Great Lakes.

The steel industry is dependent on reliable transportation for their raw material needs, such as coal and ore. The Port of Thunder Bay is particularly vulnerable to the vagaries of the grain movements, and there are many other examples related to

[Translation]

À la suite de ces mesures, nous avons tous dû nous adapter à un moindre volume de trafic ce qui, dans notre cas, voulait dire voir passer le volume de transport d'environ 80 à 85 millions de tonnes par an, il y a 10 ou 15 ans, à près de 70 millions de tonnes actuellement.

Cela s'est traduit par une diminution du nombre de navires de l'AAC, qui est passé de 156 à 112. La réduction de la flotte de céréaliers, ou des vraquiers, elle, a été plus spectaculaire encore, puisque cette flotte est tombée de 84 à 45 navires. La rationalisation devint alors le mot d'ordre, et à moins que le volume des cargaisons n'augmente rapidement, la flotte des vraquiers pourrait encore perdre entre six et huit navires cette année.

Ces facteurs extérieurs ont nui à notre flotte, et le défi qui se pose à nous aujourd'hui est de préserver un noyau qui nous permettra, la récession s'estompant graduellement—car les indicateurs confirment une relance timide de l'économie—de ne pas perdre de nouveaux débouchés.

Par exemple, un vraquier jaugeant 25 000 tonneaux peut transporter environ 300 000 tonnes de céréales par saison de navigation entre Thunder Bay et le fleuve Saint-Laurent et revenir chargé de minerai de fer embarqué à Sept-Îles ou à Port-Cartier. Si la flotte des céréaliers passe de 45 à 38, par exemple, notre capacité sera d'environ 11,4 millions de tonnes, ce qui est supérieur aux besoins de 1993 mais inférieur à la moyenne de cinq ans.

Il faut par ailleurs que le réseau de la Voie maritime soit concurrentiel. Il faut trouver des moyens de réduire les coûts et de dissiper l'impression que la Voie maritime est trop coûteuse. Les membres de l'Association des armateurs canadiens font tout ce qu'ils peuvent. En outre, j'aurais tort de ne pas rendre leur dû aux divers syndicats qui ont été témoins de la réduction de la flotte et du nombre d'emplois et qui ont travaillé avec nous pour maintenir les coûts en main-d'œuvre à un niveau compatible avec des rectifications raisonnables du salaire horaire et qui ont permis de réduire les équipages grâce aux départs volontaires et à d'autres moyens.

Vous le savez sûrement, il y a eu réaménagement de diverses sociétés dans le but de réduire les frais généraux, d'assurer un meilleur service et d'améliorer l'efficacité et la compétitivité. C'est ainsi qu'il faut procéder dans les années quatre-vingt-dix au moment où les accords commerciaux obligent les pays à être plus compétitifs et plus rentables.

Que signifie ce nouveau profil des sociétés? Que nous avons confiance dans la Voie maritime et que nous croyons en son avenir. L'activité n'est peut-être pas aussi importante que celle du passé et celle que nous escomptions pour le reste de la décennie, mais elle existe toujours. Des industries et des villes entières dépendent d'un réseau viable et compétitif. Des villes comme Sept-Îles, Port-Cartier et Baie-Comeau ne sont pas reliées au réseau ferroviaire et dépendent largement des exportations de céréales ou de l'expédition de minerai de fer à Hamilton et aux États-Unis, en bordure des Grands Lacs.

L'industrie sidérurgique dépend de méthodes de transport fiables pour répondre à ses besoins en matières premières comme le charbon et le fer. Le port de Thunder Bay est particulièrement sensible aux variations des expéditions de

[Texte]

vessels in the fleet, such as our self-unloaders and tankers. At the end of the day, all of these activities involve jobs, jobs not so much on ships where crew sizes have been reduced, but in various facilities in ports and in many industries served by our fleet in the Great Lakes-St. Lawrence system.

Institutional constraints: while we feel we have done much to remain competitive, it is time the government did its share to ensure the overall viability of the system. As opposed to rail, the marine mode faces a barrage of government agencies, all with their hands in our pockets—seaway tolls, pilotage fees, port charges and coast guard safety regulations. Further, as a result of the *Exxon Valdez* incident, we now have far more stringent rules on oil spill response requirements and new rules that require all tankers to have double hulls within ten years.

Pilotage: last year CSA members paid about \$8 million in pilotage fees to the Laurentian Pilotage Authority. Depending on the trading pattern of a particular ship—i.e., the number of trips in the district—a single ship's pilotage fees could exceed \$200,000. Our small container ships on steady runs to Newfoundland from Montreal paid over \$350,000 per ship. One large vessel, on a steady run between Havre St. Pierre and Sorel, paid over \$700,000.

We are all well aware of the LPA deficit and the pressure on the authority to adhere to its mandate of self-sufficiency. The question we must address is how this deficit exploded from about \$1.5 million to \$2 million per year, to \$5 million in 1992, and likely to \$6 million this fiscal year.

A review of the authority's financial results provides a clear answer. The number of assignments has declined from an average of about 24,000 to 20,000 in 1992, a reduction of close to 20%. Revenue has been fairly level at about \$25 million. The cost of pilotage fees, salaries and benefits has increased from about \$23 million or \$24 million to over \$27 million in 1992, an increase of close to 20%. In other words, in spite of a 20% decrease in pilotage assignments, the cost of pilotage fees and salaries increased by 20%. In fact, the money paid to pilots exceeds the total LPA pilotage charges by about \$2 million.

How did we get into this mess? It's very simple. Ottawa caved in to the pilot demands in the 1990 negotiations, which resulted in a 30% increase in fees paid to pilots over three years. I should add that the current chairman of the LPA was not there at that time; he was only appointed in 1991.

Shipowners therefore cannot be held responsible for the growing deficit, nor is it fair to say we are being subsidized. To suggest that the only answer to the deficit question is to increase pilot discharges by inflationary amounts is not acceptable. It's self-defeating, as we will just drive more business away from the St. Lawrence and the seaway.

[Traduction]

céréales et beaucoup d'autres villes sont dans la même situation, notamment en ce qui concerne les navires à auto-déchargement et les navires-citernes. Toute cette activité représente des emplois, pas tant à bord des navires où les équipages ont été réduits que dans les divers ports et les nombreuses industries desservies par notre flotte dans le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Contraintes réglementaires: Si nous avons fait beaucoup pour rester compétitifs, il est temps que l'État, lui, fasse sa part pour assurer la viabilité du réseau. Contrairement aux chemins de fer, les transports maritimes font face à une nuée d'organismes gouvernementaux qui, tous, font des prélèvements, qu'il s'agisse des péages de la Voie maritime, des droits de pilotage ou des droits de port, sans compter la réglementation de la Garde côtière. De plus, par suite de l'accident de l'*Exxon Valdez*, la capacité d'intervention qu'on exige de nous en cas de déversement d'hydrocarbures est beaucoup plus rigoureuse, outre que les navires-citernes devront tous d'ici dix ans posséder une double coque.

Le pilotage: L'année dernière, les membres de l'AAC ont versé quelque 8 millions de dollars en droits de pilotage à l'Administration de pilotage des Laurentides. Selon le nombre de voyages dans une région donnée, ces droits de pilotage peuvent dépasser 200 000\$. Notre petit porte-conteneur, qui assure la liaison régulière entre Terre-neuve et Montréal, a dû déboursier 350 000\$. Un gros navire, qui assure la liaison régulière entre Havre-Saint-Pierre et Sorel, a versé plus de 700 000\$.

Nous sommes bien au courant du déficit de l'APL et des pressions qui s'exercent sur elle pour qu'elle parvienne à l'autonomie. La question qu'il faut se poser, c'est comment ce déficit a pu passer d'environ 1,75 million de dollars par année à 5 millions de dollars en 1992 pour atteindre probablement 6 millions pendant l'exercice actuel.

Pour trouver la réponse, il suffit de consulter le bilan de l'Administration. Le nombre d'affectations est passé de 24 000 en moyenne à 20 000 en 1992, une baisse de près de 20 p. 100. Les revenus sont restés sensiblement les mêmes, à 25 millions de dollars. Le coût des droits de pilotage, des salaires et des avantages sociaux est passé de 23 ou 24 millions à plus de 27 millions en 1992, une augmentation de près de 20 p. 100. Autrement dit, malgré une diminution de 20 p. 100 des affectations de pilotage, le coût des droits de pilotage et des salaires a augmenté de 20 p. 100. De fait, les sommes versées aux pilotes dépassent de près de 2 millions de dollars les droits de pilotage perçus par l'APL.

● 1545

Comment s'est-on retrouvé dans une soupe pareille? C'est très simple. Ottawa a cédé aux revendications des pilotes lors des négociations de 1990, ce qui s'est soldé par une augmentation de 30 p. 100 en trois ans des droits qui leur sont versés. Je précise que l'actuel président de l'APL n'était pas en poste à l'époque; il n'a été nommé qu'en 1991.

On ne peut pas tenir les armateurs responsables de ce déficit croissant, pas plus qu'il n'est juste de dire que nous sommes subventionnés. On ne saurait prétendre non plus que la seule façon de résorber le déficit est d'augmenter les frais de pilotage de manière inflationniste. C'est se nuire à soi-même et cela ne fera que faire fuir les clients éventuels de la Voie maritime et du Saint-Laurent.

[Text]

Seaway tolls: since 1975, tolls on iron ore to the Chicago area, for instance, have increased over 300%. Compare \$11,500 versus \$45,000 today for a standard laker. The cost of ore going to Hamilton, thus excluding Welland Canal fees, has increased from \$10,500 to \$29,500. The cost for grain from Thunder Bay to the St. Lawrence has increased from \$11,000 to about \$35,000. This is somewhat less than the increase in ore, as special tolls were created for the grain trade.

The biggest jump in tolls took place in 1978 when Canada imposed cargo tolls on the Welland Canal. In 1975, the toll was \$100 per lock, or \$800 in total. Today, there is a charge on the ship equal to about 8 cents a tonne plus 55 cents a tonne on cargo. This means it costs \$16,000 today versus \$800 for a standard laker.

Time does not permit a full discussion of other charges, as they vary from ship to ship and, in the case of port charges, from port to port. Suffice it to say that it is acknowledged that the Canadian Coast Guard rules and regulations are the highest in the world. This also means higher costs. In the case of port charges, there are situations where we feel they could be more productive and competitive.

Railway pricing: as was mentioned by the Chamber of Maritime Commerce in their appearance before this committee, the CSA and/or its members, as well as other interested parties have a number of applications outstanding on alleged non-compensatory railway pricing. These involve salt, potash, and grain. These are all from Thunder Bay and go to either Great Lakes ports or to the St. Lawrence. All three are in various stages of review.

The most advanced is the grain case, which we have now appealed to the Governor in Council. The NTA decision in this case set a very damaging precedent for us, because for the first time the use of WGTA subsidies east of Thunder Bay is allowed as part of a so-called proportionate rate. In other words, it's cross-subsidization. However, the act clearly states that every rate shall be compensatory.

Challenges: the mere fact that this Sub-Committee was created—it is the second such Sub-Committee struck in as many years—suggests, I hope, that maybe government finally realizes that the seaway, this vital transportation artery, is in crisis and needs action, not ongoing rhetoric. The government is a major partner in this system and has a responsibility to sit down with its fellow stakeholders to examine more creative ways to ensure its long-term viability. It is not acceptable to sit back and let each agency do its own thing, which basically consists of constantly increasing fees and tolls in the name of self-sufficiency.

We need a global approach and corporate strategy where the holding company, that is, the federal government, looks at all subsidiaries as part of the whole and consults with its shareholders, the users, to determine a long-term plan.

[Translation]

Les péages de la voie maritime: Depuis 1975, les péages qui frappent le fer à destination de la région de Chicago, par exemple, ont augmenté de plus de 300 p. 100. Pour un vraquier normal, il en coûte aujourd'hui 45 000\$ au lieu de 11 500\$. Le coût du minerai à destination de Hamilton, en soustrayant donc le péage du canal Welland, est passé de 10 500\$ à 29 500\$. Le coût du transport des céréales entre Thunder Bay et le Saint-Laurent est passé de 11 000\$ à quelque 35 000\$. Il s'agit d'une augmentation légèrement inférieure à celle du minerai, étant donné que des péages spéciaux ont été créés pour le transport des céréales.

La montée la plus forte des péages est survenue en 1978, lorsque le Canada a imposé des droits pour le passage dans le canal Welland. En 1975, le péage était de 100\$ par écluse, c'est-à-dire 800\$ en tout. Aujourd'hui, les frais par navire s'établissent à environ 8c. le tonneau plus 55c. la tonne de marchandises. Cela signifie que, pour un vraquier courant, il en coûte aujourd'hui 16 000\$ plutôt que 800\$.

Nous n'avons pas le temps de discuter de tous les autres frais, qui varient d'un navire à l'autre et, dans le cas des ports, d'un port à l'autre. Je me bornerai à rappeler que la réglementation de la Garde côtière du Canada est la plus sévère au monde, ce qui se traduit évidemment par des coûts plus élevés. Dans le cas des droits de port, nous pensons que ceux-ci pourraient être plus compétitifs et que les ports pourraient être plus productifs.

La tarification ferroviaire: Comme l'a déclaré la Chambre de commerce maritime lors de son témoignage ici, l'AAC ou ses membres et d'autres intéressés se sont plaints de ce qu'ils estiment être les tarifs non compensatoires des compagnies de chemin de fer. Les produits visés sont le sel, la potasse et les céréales. Dans tous les cas, il s'agit de cargaisons en provenance de Thunder Bay et à destination des ports des Grands Lacs ou du Saint-Laurent. Les trois plaintes sont actuellement à divers stades d'instruction.

La plus avancée, celle des céréales, fait maintenant l'objet d'un appel que nous avons déposé auprès du gouverneur en conseil. La décision de l'ONT dans cette affaire a créé un précédent très préjudiciable pour nous puisqu'elle permet pour la première fois que les subsides de la LTGO à l'est de Thunder Bay soient pris en considération dans le calcul de ce que l'on appelle le tarif proportionnel. Autrement dit, il s'agit d'interfinancement. Pourtant, la loi dispose très clairement que tous les tarifs doivent être compensatoires.

Les contestations: La création de votre sous-comité, le deuxième en deux ans, est, j'espère, le signe que le gouvernement réalise l'importance vitale de la Voie maritime et que celle-ci est en crise. Il faut plus que des paroles, il faut prendre des mesures. Le gouvernement est un acteur de poids et il a le devoir de se concerter avec les autres intervenants pour examiner des manières novatrices d'en assurer la viabilité à long terme. Il ne suffit pas de laisser les divers organismes mener leur barque, ce qui les conduit systématiquement à accroître les droits et les péages au nom de l'autonomie financière.

Il faut une vision globale et une stratégie d'entreprise qui amène la société de portefeuille, c'est-à-dire le gouvernement fédéral, à examiner l'ensemble de ces filiales et à consulter les actionnaires et les utilisateurs pour fixer un plan à long terme.

[Texte]

I cannot accept the time-worn statement that the government has shown its commitment to the seaway by spending \$175 million to rehabilitate the Welland Canal. The government had no choice; the lock wall collapsed and blocking the whole system. If moneys had not been spent to repair the wall and stabilize the rest of the canal, we would not be here today, and there would be no seaway.

We have an aging infrastructure. We also have an aging fleet and some uncertainty as to the future level of traffic in the system. I am confident that, apart from some further rationalization of the bulk fleet, the level of traffic is stabilizing at the level of the past few years and will improve.

Reform of the Western Grain Transportation Act could see an increased flow of grain east through the seaway. The GATT agreement could see improved trade, particularly grain, that would improve the level of traffic in the system. Both of these trade-related agreements will take a few years before the full force of change is in place. The challenge therefore is how we manage between now and then. How do we ensure the integrity of the infrastructure, of the core fleet, between now and the turn of the century?

Cost recovery: once again the government has raised the spectre of cost recovery for coast guard services. It is still too early to know precisely what the government has in mind. Numbers as high as \$200 million have been bandied about. Also being examined is the notion of turning over certain services to so-called special operating agencies, SOAs, in which the private sector would be involved to determine the form, level, and manner of delivery. Commercialization has become the buzzword. We have been assured that users such as the CSA will be involved in the consultative process. Given the many points discussed earlier, the timing for a possible imposition of more government charges could not be worse.

There has been much discussion recently surrounding the proposed merger of CN-CP operations from Winnipeg east to Quebec. Clearly the abandonment of a second main line will result in large capital maintenance and operating services savings to the railways. In addition, the railways will also realize substantial economies of scale as a result of effectively doubling the traffic over the single remaining main line.

The merger will represent a total monopoly of main line railway services in eastern Canada and poses a significant threat to the Great Lakes and seaway maritime marine trade. At the same time, I hasten to add that we're not against the principle of a merger. We have been involved in the same process, with various corporate realignments having taken place in the recent past. What we are concerned with, however, is the proverbial level playing field.

If a merger is to take place, the following measures must be adopted: maintenance of originally enforced minimum compensatory rate requirement for all rail traffic or for the traditional bulk traffic that is presently carried in the Great Lakes-St. Lawrence system; that the NTA decision approving proportional rates that are conditional or dependent upon other freight rates that include federal government grain transportation subsidy be rescinded; that the use of government-

[Traduction]

Je ne peux plus accepter l'argument usé à la corde volant que le gouvernement ait montré le prix qu'il attachait à la Voie maritime lorsqu'il a dépensé 175 millions de dollars pour refaire le Canal Welland. Le gouvernement n'avait plus le choix. Le mur de l'écluse s'était écroulé et bloquait tout le réseau. Si cette somme n'avait pas été dépensée pour rénover le mur et stabiliser le reste du canal, nous ne serions pas ici aujourd'hui et il n'y aurait plus de Voie maritime.

Notre infrastructure prend le large. Notre flotte aussi et une certaine incertitude plane sur le volume futur du trafic. Une fois la flotte de vraquiers rationalisée, j'ai bon espoir que le volume se stabilisera au niveau des dernières années et même remontera.

La révision de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pourrait faire augmenter le mouvement des céréales vers l'est via la voie maritime. L'accord du GATT pourrait permettre une amélioration du commerce, notamment des céréales, ce qui augmenterait le volume du trafic. Il faudra attendre quelques années avant que ces deux textes commerciaux ne fassent sentir la totalité de leurs effets. C'est l'intervalle d'ici là qui nous lance un défi. Comment protéger l'intégrité de l'infrastructure et du noyau de la flotte d'ici la fin du siècle?

Le recouvrement des coûts: Encore une fois, le gouvernement a brandi le spectre du recouvrement des coûts pour les services de la Garde côtière. Il est encore trop tôt pour savoir avec précision quelles sont les intentions du gouvernement. On a même parlé de sommes tournant autour de 200 millions de dollars. Il a aussi été question de transférer certains services à ce que l'on appelle les OSS, les organismes de service spécial, dans lesquels le secteur privé participerait à la définition de la forme, du niveau et du mode de prestation des services. La privatisation partielle est à l'honneur. On nous a assurés que les utilisateurs, comme l'AAC, seront consultés. Vu tout ce que nous avons déjà dit, le moment ne pourrait être plus mal choisi pour imposer de nouveaux frais.

• 1550

On a beaucoup discuté récemment du projet de fusion des services du CN et du CP entre Winnipeg et Québec. Il est certain que l'abandon de la deuxième ligne principale se soldera par des économies d'entretien et d'exploitation importantes pour les chemins de fer. Et le fait de doubler le volume du trafic sur la seule ligne principale qui restera autorisera aussi d'importantes économies d'échelle.

La fusion donnera naissance à un monopole complet des services ferroviaires sur la ligne principale dans l'Est du pays et sera une menace non négligeable pour le commerce dans la Voie maritime et les Grands Lacs. Je m'empresse de préciser que nous ne sommes pas hostiles au principe de la fusion. Nous en avons fait autant, comme l'atteste le nouveau rapport de force entre les sociétés. Par contre, nous tenons à lutter d'égal à égal.

C'est pourquoi, dans l'éventualité d'une fusion, il faudra prendre les mesures suivantes: maintenir les tarifs compensatoires minimum naguère obligatoires, pour tout le trafic ferroviaire ou le transport en vrac traditionnel qui transite actuellement par le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent; abroger la décision de l'ONT approuvant les tarifs proportionnels assujettis à d'autres tarifs marchandises comportant une subvention fédérale pour le transport du grain;

[Text]

owned hopper cars and grain cars be restricted to their original intended area of operations, that is, the movement of export grain from the prairies to either Thunder Bay or west coast ports.

We repeat our previous suggestion to this committee—and by that I mean the previous committee—that the seaway be deepened to 27 feet. We have not had a chance to examine in detail the recently released government study on this project. However, we note that the findings suggested it would not be cost-beneficial—obviously to the government. Does this suggest that all government programs are subject to cost-benefit analysis?

We endorse the recommendation of the previous Sub-Committee report that tolls be frozen for three years—subject, of course, to a global review of government charges once the cost-recovery program is tabled. We also endorse the recommendation that pilotage fees be frozen for three years, again subject to a global review of cost-recovery implications.

As to the seaway summit Sub-Committee, the seaway summit group—I believe Mr. Stewart referred to that in his presentation—consists of 14 persons representing all interests in the Great Lakes system, both U.S. and Canadian. A Sub-Committee was formed to look into possible ways to reduce the cost to the seaway and pilotage services as a means of reducing the pressure to increase tolls or pilotage fees in order that these agencies respect their mandate to be self-sufficient. The Sub-Committee has identified some areas that should be further examined to determine their feasibility and true savings.

The seaway: Is it feasible for the seaway authority to operate out of two offices—i.e., St. Lambert and St. Catharines—and shut down Ottawa and Cornwall?

Bridges: the St. Lawrence Seaway Authority is responsible for three classes of bridges. The Thousand Islands and the International Bridge shared with the United States are toll bridges; these bridges are self-sufficient. Jacques Cartier and Champlain in the city of Montreal are appropriation bridges; the authority is reimbursed by Ottawa. For Mercier, Valleyfield, St. Louis, and the Melocheville tunnel, these costs are absorbed by the St. Lawrence Seaway Authority, and Mr. Stewart testified that the cost amounts to about \$3 million per year. Shouldn't these structures be either turned over to Public Works or sold to the Province of Quebec?

Labour: current contracts are based on work rules in existence in 1959 when the seaway opened. Is it feasible to review such contracts to reflect conditions in the 1990s?

The Chairman: Mr. Hall, would you go back over the last point you just made, please?

[Translation]

restreindre l'utilisation des wagons-trémies et des wagons à céréales appartenant au gouvernement au secteur prévu à l'origine, c'est-à-dire le transport de grains destinés à l'exportation, en provenance des Prairies et en route pour les ports de Thunder Bay ou de la côte ouest.

Nous répétons ce que nous avons déjà dit au comité—je veux dire à l'ancien comité—: la Voie maritime doit être creusée jusqu'à 27 pieds. Nous n'avons pas encore pu examiner en détail l'étude que le gouvernement vient de publier sur la question. Toutefois, les conclusions disent que l'idée ne serait pas rentable... de toute évidence, pas rentable pour le gouvernement. Doit-on conclure que tous les programmes du gouvernement font l'objet d'une analyse de rentabilité?

Nous appuyons l'ancien sous-comité qui recommandait dans son rapport que les péages soient gelés pour trois ans à la condition qu'une étude approfondie soit réalisée sur les dépenses du gouvernement après le dépôt du programme sur le recouvrement des coûts. Nous appuyons également la recommandation en faveur du gel des droits de pilotage, elle aussi sous réserve de l'examen approfondi de la question du recouvrement des coûts.

En ce qui concerne le groupe de travail au sommet de la Voie maritime—M. Stewart en a parlé dans son exposé, je crois—celui-ci rassemble 14 représentants du réseau des Grands Lacs, tant américains que canadiens. Un sous-comité a été créé pour examiner les diverses façons de réduire les coûts de la Voie maritime et des services de pilotage tout en leur permettant d'atteindre l'autonomie financière et ce, de manière à faire baisser les pressions exercées pour que les péages et les droits de pilotage soient relevés. Nous avons circonscrit certains secteurs où des études approfondies pourraient déterminer si ces méthodes sont réalisables et si elles peuvent se traduire par des économies véritables.

La Voie maritime: Serait-il possible pour l'autorité de la Voie maritime de mener ses activités uniquement à Saint-Lambert et à St. Catharines et de fermer les bureaux d'Ottawa et de Cornwall?

Les ponts: L'autorité de la Voie maritime du Saint-Laurent est responsable de trois catégories de ponts. Le pont des Mille-Îles et le pont International cogéré avec les États-Unis sont des ponts à péage; ces ponts se financent eux-mêmes. Les ponts Jacques-Cartier et Champlain à Montréal sont financés par affectations budgétaires, c'est donc dire que l'autorité est remboursée par Ottawa. Les ponts de Mercier, de Valleyfield et de Saint-Louis ainsi que le tunnel de Melocheville sont financés par la Voie maritime. M. Stewart a déclaré qu'ils coûtent environ 3 millions de dollars par année. Ces ouvrages ne devraient-ils pas être transférés aux Travaux publics ou vendus à la province de Québec?

La main-d'oeuvre: Les conventions de travail actuelles reposent sur des usages en vigueur en 1959, au moment de l'ouverture de la Voie maritime. Serait-il possible de revoir ces conventions à la lumière de la réalité des années quatre-vingt-dix?

Le président: Monsieur Hall, voudriez-vous répéter ce que vous venez de dire?

[Texte]

Mr. Hall: Yes. Current labour contracts—these are labour contracts between the seaway authority and its unions—are likely based on work rules that were in existence in 1959 when the seaway opened. Is it feasible to review these contracts to reflect conditions in the 1990s? I suspect that the railways, everybody, has the same problem.

The Chairman: Thank you.

Mr. Hall: On U.S.–Canada seaway entities, would it make sense to have one international authority, as opposed to two seaway authorities, yet recognize that Canada owns most of the system? I'm referring, of course, to an example such as the International Joint Commission.

[Traduction]

M. Hall: Volontiers. Les conventions de travail actuelles—celles qui lient la Voie maritime et les syndicats—reposent sur des usages en vigueur en 1959, au moment de l'ouverture de la Voie maritime. Serait-ce possible de revoir ces conventions à la lumière de la réalité des années quatre-vingt-dix? J'imagine que les chemins de fer et tous les autres employeurs ont le même problème.

Le président: Merci.

M. Hall: En ce qui concerne la structure canado-américaine, ne serait-il pas sensé de n'avoir qu'une seule autorité internationale, au lieu de deux, tout en reconnaissant en fait que le Canada est propriétaire de la plus grande partie du réseau? Je pense évidemment à quelque chose comme la Commission mixte internationale.

• 1555

With regard to tolls, the medium-term goal is to eliminate tolls. In the meantime, the Seaway Authority should continue to expand its program of incentive tolls.

The Sub-Committee is still in the process of reviewing the issue of port charges. It is complex, in that it involves many ports, both American and Canadian, with varying approaches to charges.

With regard to pilotage in the Great Lakes region, there would appear to be constitutional constraints that impede efficiency and cost. The prime area that should be reviewed is the memorandum of agreement between Canada and the U.S., particularly as it affects sharing of pilotage assignments. It is also suggested that consideration might be given to have Great Lakes pilotage come under the direct jurisdiction of the seaway, perhaps as a marketing tool to offer one-stop shopping.

The Laurentian region is a much more complicated issue. As opposed to the Great Lakes, pilots belong to private corporations of pilots. They are not employees of the authority.

As mentioned earlier, various events have increased the deficit, which in turn places greater pressure on the authority to increase tariffs.

As for infrastructure renewal, as indicated elsewhere in the report, the Canadian-flagged fleet is aging. More particularly, the tanker fleet must be replaced or converted to double hull within 10 years. You'll find a sheet in the folder that shows that the average age is as follows: bulkers, 26 years; self-unloaders, 17 years; and tankers, 20 years. Given the government's commitment to jobs, to renew infrastructure, and to protect and enhance the environment, we have proposed certain incentive concepts to achieve these goals. These are also in your package. Needless to say, they are subject to fine-tuning and perhaps other incentive ideas to make them more acceptable. They are timely, given the status of our few remaining shipyards, which are already announcing massive lay-offs as the navy frigate program draws to a close.

En ce qui concerne les péages, l'objectif à moyen terme est de les éliminer. D'ici là, l'autorité de la Voie maritime devrait continuer l'expansion de son programme de péage incitatif.

Le sous-comité poursuit actuellement l'étude des droits de port. La situation est complexe car elle porte sur un grand nombre de ports, tant aux États-Unis qu'au Canada, dont les principes de tarification varient.

En ce qui concerne le pilotage dans la région des Grands Lacs, il semble y avoir des contraintes constitutionnelles qui nuisent à l'efficacité et font augmenter les coûts. La première chose à faire est de revoir le protocole d'entente canado-américain régissant le partage des opérations de pilotage. Il serait aussi bon d'examiner l'opportunité de transférer le pilotage dans les Grands Lacs sous l'autorité directe de la Voie maritime, peut-être dans le cadre d'une campagne de commercialisation en faveur du guichet de service unique.

Le dossier de la région des Laurentides est beaucoup plus complexe. Par opposition aux Grands Lacs, les pilotes appartiennent à des corporations privées. Ce ne sont pas des employés.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, divers facteurs ont creusé le déficit, ce qui alourdit les pressions sur l'autorité en faveur de l'augmentation des droits.

Pour ce qui est du renouvellement de l'infrastructure, comme cela est rappelé ailleurs dans le rapport, la flotte battant pavillon canadien prend de l'âge. Plus précisément, je dirai que la flotte des navires-citernes devra être remplacée ou munie d'une double coque d'ici dix ans. Vous trouverez dans la chemise un feuillet qui indique l'âge moyen: vraquiers, 26 ans; navires à auto-déchargement, 17 ans; navires-citernes, 20 ans. Comme le gouvernement a fait des promesses à propos de l'emploi et s'est engagé à renouveler l'infrastructure ainsi qu'à protéger et à mettre en valeur l'environnement, nous proposons certaines idées en faveur de ces objectifs. Cela aussi se trouve dans votre trousse. Il va sans dire qu'il faudra les ajuster, voire les combiner à d'autres incitatifs pour les rendre plus acceptables. Elles arrivent à point vu l'état des rares chantiers navals qui restent, lesquels annoncent déjà des licenciements massifs à la veille de la fin du programme des frégates.

[Text]

Given the tanker renewal requirement and the need to maintain a safe and efficient core bulk fleet until new trade patterns are determined and plans can be developed for the next generation of seaway-suitable ships, we must maintain an efficient shipyard presence. Again, in your folder there's a history of the number of yards in employment in the Great Lakes-St. Lawrence system.

In closing, let me say that I sincerely trust that, as opposed to the previous government's response to the recommendations of this committee's report, dated December 1992, we will not see this marine policy political football kicked out of bounds again. The policy of benign neglect has to end before it is too late.

I thank you for the opportunity to appear before you. We welcome questions. Before that, Mr. Chairman, if I may, I will just go over very quickly the items enclosed in your folders.

There is a sheet that shows the 10-year review of cargo by commodity going back to 1984 with the 1993 figures, which we just finished. There's a fleet-age profile sheet. There is a sheet from a 1992 Laurentian Pilotage Authority annual report that substantiates what we said earlier, that in 1992 they received \$25 million from shipowners for pilotage fees paid \$27 million in pilotage fees. That's before they covered any of their other expenses. No wonder there's a \$5 million deficit. We just received yesterday—it's just been tabled—the 1993 report. It shows, as anticipated, that the deficit this year will be \$6 million. Again, they received \$24 million from owners and paid out \$26.9 million to pilots.

There is a financial profile, part of it anyway, that the CSA has done for its members and presentation to government normally. I've included just a couple of graphs to give you an indication of the financial health of the industry. Graph 1 shows income after taxes as a percentage of revenue. If you look at that, you'll see that for the past ten years five of them have been below the line and in 1992 it was 0.4%. If you take the self-unloaders out of that—because they're the only ones that made money—it's well below the line. The bulkers lost about \$15 million last year.

Graph 5 of the presentation gives you an idea of the sourcing of funds. As you can see, the biggest source is long-term debt, which stands at 53%.

Graph 8 is a summary of working capital position. As you can see, during the last four years we've been operating with a working capital deficit averaging minus \$30 million a year.

[Translation]

Comme il faut renouveler les navires-citernes et maintenir un noyau de vraquiers sûr et efficace tant que les nouveaux circuits commerciaux n'auront pas été établis et que des plans n'auront pas été élaborés pour la nouvelle génération de navires adaptés à la Voie maritime, il faut conserver notre capacité de construction navale. Vous trouverez également dans votre trousse l'historique des chantiers des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Pour terminer, je formule l'espoir sincère que, contrairement à la façon dont l'ancien gouvernement a réagi aux recommandations du rapport publié par le comité en décembre 1992, la politique du transport fluvial ne redeviendra pas un ballon politique encore une fois mis hors jeu. Avant qu'il ne soit trop tard, il faut abandonner la politique d'aimable indifférence.

Je vous remercie de l'occasion qui m'a été donnée de comparaître devant vous. Nous serons heureux de répondre à vos questions. Auparavant, monsieur le président, j'aimerais passer en revue le contenu de la trousse.

Vous y trouverez un feuillet qui récapitule pour les dix dernières années l'ensemble des cargaisons, classées par type de marchandises, de 1984 à 1993. Nous venons de terminer les calculs. Il y a aussi un feuillet sur l'âge moyen des navires. Vous trouverez aussi un extrait du rapport annuel de l'Administration du pilotage des Laurentides qui confirme ce que nous avons dit plus tôt, à savoir qu'en 1992, celle-ci a touché 25 millions de dollars des armateurs en droits de pilotage et versé 27 millions de dollars en droits de pilotage. Et ce, avant même d'avoir payé le reste de ses dépenses. Pas étonnant qu'elle connaisse un déficit de 5 millions de dollars. Nous l'avons reçu hier—je viens de le déposer—c'est le rapport de 1993. Comme prévu, on voit que le déficit cette année sera de 6 millions de dollars. Encore une fois, elle a reçu 24 millions de dollars des armateurs et versé 26,9 millions de dollars aux pilotes.

Voilà un projet partiel de la situation financière, que l'AAC a préparé pour ses membres et le gouvernement. D'autres graphiques vous donnent une idée de la situation financière de notre secteur. Le graphique numéro 1 illustre les revenus après impôt en pourcentage des recettes. Vous verrez que pour les dix dernières années, cinq d'entre elles se trouvent sous la ligne et qu'en 1992, nous étions à 0,4 p. 100. Si l'on exclut les navires à auto-déchargement—puisque ce sont les seuls à avoir été rentables—le chiffre est bien inférieur à la ligne. Les vraquiers perdent environ 15 millions de dollars par an.

Le graphique numéro 5 indique la provenance des fonds. Comme vous le voyez, la source la plus importante est la dette à long terme qui s'établit à 53 p. 100.

Le graphique numéro 8 donne une récapitulation du fonds de roulement. Comme vous le constatez, au cours des quatre dernières années, le fonds de roulement a accusé un déficit qui s'établit en moyenne à 30 millions de dollars par année.

[Texte]

[Traduction]

• 1600

Just for historical purposes, since we've been using 1975 as a base year, we have in there the grain and ore fleet in 1975. It shows the companies and the number of ships versus 1993. As you can see, it's dropped from 83 to 50. Some of those are very small. They really don't factor into the grain trade. The self-unloader fleet is shown there as well as the tanker fleet.

We also show grain and ore rates versus CPI, the cost of living index. Obviously I can't very well give you the exact numbers. This is confidential between the shipowner and his customer. But as you can see, grain on an annualized basis increased by 4.6% between 1975 and 1993; iron ore rates increased on an annualized basis 2.65%; and the CPI on an annualized basis increased 5.65%. Despite the fact that there has been an increase in CPI, the only people who seem to be keeping up with it are the pilotage authorities in the seaway. Certainly our customers don't look at it that way.

On shipyard employment, in 1975 there was a total of 6,700 employees in that business in the St. Lawrence and Great Lakes. This excludes the maritime provinces or the west coast. As of December 1993, we're down to 3,000, with two yards instead of six. It's anticipated that by December of 1994 it could be down to 550 people and two yards.

The Chairman: Mr. Hall, are you talking about the shipyards just on the Great Lakes?

Mr. Hall: It's the Great Lakes, St. Lawrence River, not Saint John or Halifax or—

The Chairman: Which two are you down to?

Mr. Hall: They're Port Weller and Lévis shipbuilding.

The Chairman: Thank you.

Mr. Hall: Another sheet in there gives you a 10-year profile of the fleet, broken down by bulkier, self-unloader, tanker, foreign flag and others.

Then there is our government infrastructure renewal, which is a tax incentive program that really borrows a bit from what happened back in the sixties when the seaway was opened. It was called the angel plan scheme. Basically it's a tax scheme whereby large corporations who do not have sufficient depreciation shelter from their income can go ahead and build a ship right off the ship and then sell it to the eventual shipowner. It's explained in here. I won't take up time now on that one.

I thought it'd be nice to have a couple of pictures so that everybody knows what kinds of ships we're talking about. Not all of you live on the seaway and see these from day to day.

This is a picture of a tanker, the *Farquharson*. That's a Canadian-flagged tanker. Now you know what tankers look like.

Pour la comparaison historique, étant donné que nous avons utilisé 1975 comme année de référence, nous avons là les céréaliers et les minéraliers pour 1975. On a donc le nombre de compagnies et de navires par rapport à 1993. Comme vous pouvez le voir, il y a eu une baisse de 83 à 50. Certains sont très petits. Ils ne sont pas à prendre en compte pour le commerce des céréales. On indique également la flotte des navires à auto-déchargement et celle des navires-citernes.

Nous signalons également les taux pour les céréales et les minerais par rapport à l'IPC, l'indice du coût de la vie. Je ne peux pas, bien sûr, vous donner les chiffres exacts. Ce sont des renseignements confidentiels entre l'armateur et son client. Mais comme vous pouvez le voir, le taux pour les céréales calculé sur une année a augmenté de 4,6 p. 100 entre 1975 et 1993; le taux du minerai de fer calculé sur une année a augmenté de 2,65 p. 100; et l'IPC calculé sur une année a augmenté de 5,65 p. 100. Bien qu'il y ait eu une augmentation de l'IPC, les seuls qui arrivent à suivre sont les responsables de l'Administration de pilotage de la Voie maritime. Nos clients ne voient certainement pas cela de la même façon.

Pour les chantiers navals, en 1975, il y avait un total de 6 700 employés dans ce secteur dans le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs. Cela exclut les provinces maritimes et la côte ouest. En décembre 1993, il n'y a plus que 3 000 employés et deux chantiers navals au lieu de six. On prévoit que d'ici décembre 1994, il n'y aura plus que 550 employés et deux chantiers navals.

Le président: Monsieur Hall, parlez-vous uniquement des chantiers navals des Grands Lacs?

M. Hall: Il s'agit des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent et non de Saint-John ou Halifax ou. . .

Le président: Quels sont les deux qui restent?

M. Hall: Les constructions navales de Port Weller et de Lévis.

Le président: Merci.

M. Hall: Vous avez une autre feuille dans le dossier qui vous donne le profil de la flotte sur dix ans en faisant la distinction entre les vraquiers, les navires à auto-déchargement, les navires-citernes, les navires qui battent pavillon étranger et les autres.

Il y a ensuite la modernisation de l'infrastructure qui est un programme gouvernemental d'encouragement fiscal qui reprend un peu ce qui s'est fait dans les années soixante au moment où la Voie maritime a été ouverte. On parlait alors du plan angélique. En gros, il s'agissait d'une disposition fiscale permettant aux grandes compagnies qui n'ont pas comme abri fiscal un amortissement suffisant de leur revenu de construire un navire immédiatement, et ensuite d'essayer de le vendre à un éventuel armateur. C'est expliqué là-dedans. Je ne vais pas consacrer trop de temps à cette question.

J'ai pensé que ce serait bien d'avoir quelques photos pour que chacun sache de quel genre de navires on parle. Vous ne vivez pas tous près de la Voie maritime et vous n'avez donc pas l'occasion d'en voir tous les jours.

Voici une photo d'un navire-citerne, le *Farquharson*. C'est un navire-citerne qui bat pavillon canadien. Vous savez maintenant de quoi ont l'air les navires-citernes.

[Text]

Here's a picture of a Canada Steamship Lines self-unloader, the *Tadoussac*. What's interesting about this picture is that it's in the Thousand Islands. She operates there without a pilot.

Third, this is the newest ship that we own, the *MV Paterson*, owned by N.M. Paterson and Sons. It's a straight-deck grain carrier that was built in 1985.

Lastly, one of our members is involved in the container trade, running between Montreal and Newfoundland.

So you have the four different types of ships we have on our fleet. You can understand them.

We couldn't afford to have great big charts of the type the Seaway Authority can have, but we have a tiny little chart in here just to give you an idea of where everything is.

Finally, there's a copy of the annual report. As I said earlier, the 1993 report should be ready by mid to late May. We'd be happy to send copies of that.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall, for that very fine report with the enclosures that I recommend to the committee to review as we proceed to the recommendation stage.

I wonder if Mr. Hunter would like to add anything to what has already been said.

Mr. Hall: It was agreed that Mr. Hunter would answer the hard questions and I'd answer the easy ones.

Mr. Neil C. Hunter (Director of Marine Operations, Canadian Shipowners Association): Thank you, Mr. Chairman. I think I would prefer to wait for actual questions.

The Chairman: Mr. Guimond is usually the lead, but as a result of last week's decision, if you remember, it will be Mr. Harris. . . Excuse me. I'm sorry, but I'm not playing with a full deck here today.

I'd like to welcome Mr. Speller to our committee. Mr. Speller is the chairman of the agricultural committee of the House of Commons. Knowing full well the importance of the future viability of the St. Lawrence Seaway system to the movement of grain, I'm told—and Mr. Speller and I have been discussing this since yesterday—that we are going to welcome members of the agricultural committee to the seaway task force committee in order to dovetail the work his committee is doing with our committee.

• 1605

Mr. Speller, do you want to add to anything?

Mr. Speller (Haldimand—Norfolk): No. [Technical difficulty—Editor]. . . witnesses here today of the importance and the problems being faced by farmers in western Canada. With the cooperation of this committee, we plan to work together to find some of the solutions and put forward positive suggestions for directions we can go as a government in the short term to solve this problem.

[Translation]

Voici une photo d'un navire à auto-déchargement de la Canada Steamship Lines, le *Tadoussac*. Cette photo a ceci d'intéressant qu'elle a été prise dans les Mille-Îles. Ce navire évolue sans pilote.

Troisièmement, voici le navire le plus récent que nous ayons, le navire marchand *Paterson* qui est la propriété de N.M. Paterson and Sons. Il s'agit d'un transporteur de céréales à pont plat qui a été construit en 1985.

Enfin, l'un de nos membres fait le transport de conteneurs entre Montréal et Terre-Neuve.

Vous avez donc les quatre types de navires qui constituent notre flotte. Vous pouvez mieux comprendre maintenant.

Nous ne pouvons pas nous permettre d'avoir de grands tableaux comme l'Administration de la Voie maritime, mais nous avons ici un tout petit graphique qui vous donne une idée de la situation.

Pour terminer, nous avons inclus un exemplaire de notre rapport annuel. Comme je l'ai déjà dit, le rapport pour 1993 devrait être prêt vers le milieu ou la fin du mois de mai. Nous serons heureux de vous en envoyer des exemplaires.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Hall, pour cet excellent rapport ainsi que pour tous les documents que vous avez joints et que je recommande au comité d'étudier lorsque nous passerons à l'étape des recommandations.

Je me demande si M. Hunter aimerait ajouter quelque chose à ce qui a déjà été dit.

M. Hall: M. Hunter et moi nous sommes entendus pour qu'il réponde aux questions difficiles et que je réponde à celles qui sont faciles.

M. Neil C. Hunter (directeur des Opérations maritimes, Association des armateurs canadiens): Merci, monsieur le président. Je pense que je préfère attendre les questions.

Le président: C'est M. Guimond qui est en tête, mais à la suite de la décision prise la semaine dernière, si vous vous souvenez bien, ce sera M. Harris. . . Je vous prie de m'excuser. Je n'ai pas toutes mes idées aujourd'hui.

J'aimerais dire à M. Speller qu'il est le bienvenu à notre Comité. M. Speller est le président du Comité de l'agriculture de la Chambre des Communes. Sachant parfaitement l'importance de la viabilité future du système de la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport des céréales, on me dit—et M. Speller et moi-même en discutons depuis hier—que nous allons accueillir des membres du Comité de l'agriculture au Sous-comité de la Voie maritime afin d'uniformiser le travail que ce comité fait avec le nôtre.

Monsieur Speller, voulez-vous ajouter quelque chose?

M. Speller (Haldimand—Norfolk): Non. [difficultés techniques—la rédaction]. . . aux témoins qui sont ici aujourd'hui l'importance des problèmes que rencontrent les agriculteurs de l'Ouest du Canada. Avec la collaboration de votre comité, nous avons l'intention de travailler ensemble pour trouver des solutions et faire des propositions positives quant à l'orientation que le gouvernement peut prendre à court terme pour résoudre le problème.

[Texte]

I commend you on your work on the seaway. My riding is on Lake Erie near the Welland Canal, so that whole area is very important to me personally.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Speller. I should have also mentioned that part of what we've been doing as a Sub-Committee is looking at the shortage of designated hopper cars and how it's affecting grain sales in this country and how it's affecting the movement of grain. . . [Technical difficulty—Editor].

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Hall, it appears the shipping business is facing many of the same problems as other industries such as the rising cost of operation and regulatory costs. I'm looking at these four major items: pilotage, seaway tolls, railway pricing and other charges, coast guard regulations, etc. Which one of those areas would you say is giving you the most problem as far as your cost of operation?

Mr. Hall: The coast guard regulations are there, and we work very closely with the coast guard people. We have pretty high standards in Canada, and I can't really knock that, but everybody has to remember there is obviously a cost associated with that. Of the four, I would say that's the least of our problems. If you're talking about coast guard cost recovery, that's something else.

I can't really rank pilotage, tolls and railway pricing. Tolls and pilotage are obviously government—regulated charges. The pilot authorities and the seaway authority are required to be self-sufficient and they do their best.

There's not much we can do if suddenly other trade patterns change due to external effects, such as the EEC subsidizing the heck out of all the grain in Europe or the Russians suddenly not showing up because they don't have money to pay for the grain. Therefore, the volume all disappears.

When Mr. Stewart was here he mentioned that 10 to 15 years ago 65% of western Canadian grain exports went through the seaway and 35% out of the west coast. It's now completely the opposite; in fact I think it's 70% west coast and 30% east. There are two reasons for that. There's a bigger market in the west in the Asia-Pacific market. Secondly—I'm not sure if it's still the case, but it certainly was at the beginning—the opening of Prince Rupert caused a problem. It was being force-fed, I believe. I'm not even sure it has paid off its interest or dividends it was supposed to pay since it was built.

Those factors all worked against us, so we had to live with whatever was there. That meant the total level of activity went down for all partners, not just the shipowners. The ports suffered, the seaway suffered, and pilotage suffered because there just wasn't just enough to go around.

[Traduction]

Je vous félicite pour votre travail sur la Voie maritime. Ma circonscription est située au bord du Lac Érié près du canal Welland; toute cette région est donc très importante pour moi personnellement.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Speller. J'aurais dû également dire que nous avons notamment étudié, dans le cadre de notre sous-comité, la pénurie de wagons-trémies désignés et ses répercussions sur la vente des céréales dans notre pays ainsi que sur le transport des céréales. . . [difficultés techniques—la rédaction].

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Merci, monsieur le président.

Monsieur Hall, il semble que le secteur des transports maritimes éprouve les mêmes problèmes que les autres secteurs, à savoir l'augmentation des coûts d'exploitation et des coûts dus à la réglementation. Je veux parler des quatre postes suivants: le pilotage, les péages de la Voie maritime, le prix des transports par voie ferrée et les autres frais, ceux dus à la réglementation de la Garde côtière, etc. Lequel de ces secteurs vous pose le plus de problèmes pour ce qui est des coûts d'exploitation?

M. Hall: La réglementation de la Garde côtière est bien présente et nous travaillons en étroite collaboration avec les employés de la Garde côtière. Les normes canadiennes sont assez élevées, et je ne peux pas m'en prendre à cela, mais tout le monde doit savoir que cela représente un certain coût. De ces quatre postes, je dirais que c'est le problème le moins important. Si nous parlons de recouvrement des coûts de la Garde côtière, c'est autre chose.

Je ne peux pas vraiment situer le pilotage, les péages et le prix des transports par voie ferrée. Les péages et le pilotage sont évidemment des frais qui dépendent de la réglementation gouvernementale. On demande aux administrations de pilotage et à l'administration de la Voie maritime d'être indépendantes financièrement et elles font de leur mieux.

Il n'y a pas grand chose que l'on puisse faire lorsque la situation commerciale change tout à coup en raison de facteurs extérieurs; je veux parler notamment des subventions ultra-généreuses de la CEE pour les céréales en Europe ou du fait que les Russes ne se présentent pas un beau jour parce qu'ils n'ont pas d'argent pour payer les céréales. Il y a donc tout un volume de vente qui disparaît.

Lorsque M. Stewart était ici, il a indiqué qu'il y a 10 ou 15 ans, 65 p. 100 des exportations de céréales de l'Ouest du Canada se faisaient par la Voie maritime et 35 p. 100 par la côte ouest. C'est exactement le contraire maintenant; je crois même que c'est 70 p. 100 pour la côte ouest et 30 p. 100 pour l'Est. Il y a à cela deux raisons. Il y a un marché plus important dans l'Ouest, et c'est la région Asie-Pacifique. Deuxièmement—je ne suis pas sûr que ce soit toujours le cas, mais ça l'était au début—l'ouverture de Prince Rupert a donné lieu à un problème. Je crois qu'on alimentait ce port de force. Je ne suis même pas sûr qu'il ait réussi à rembourser les intérêts ou les dividendes qu'il devait rembourser depuis sa construction.

Tous ces facteurs ont joué contre nous et il a donc fallu nous contenter de ce qui restait. Cela veut dire que les activités ont nettement diminué pour tous les intéressés, pas seulement pour les armateurs. Les ports ont souffert, la Voie maritime a souffert, et le pilotage a souffert parce qu'il n'y avait pas suffisamment de travail.

[Text]

[Translation]

• 1610

As I said in the paper, I think we have to look at a more global approach to the whole question of government charges. We are being nicked and dined to death here and I don't think anybody at the top fully appreciates what is going on. No disrespect intended, but one gets the feeling that each agency is to operate on its own. The mandate is quite clear—be self-sufficient.

Mr. Harris: When you say nicked and dined to death, you are talking about toll charges and pilotage fees.

Mr. Hall: Right.

Mr. Harris: If they were to put a freeze on any increases in those two areas or even consider lowering them, that would cause a lot of problems with their mandate to be self-sufficient.

Mr. Hall: I accept that.

Mr. Harris: So we would create another problem.

Mr. Hall: Our long-term and medium-term goal is to get rid of tolls altogether. I can't remember if Mr. Stewart referred to this, but we never had tolls in this country until the United States became a partner in building the seaway. The Welland Canal never had tolls. Why do they suddenly impose tolls on the Welland? It is there, and suddenly, because we opened up the Montreal-Lake Ontario section with our American partners, the Welland gets caught in the basket in setting those tolls.

Mr. Harris: If we took the tolls off the seaway, how would the seaway be even halfway financially viable? Their losses were about \$5 million last year. If they didn't have those three bridges, it would probably be about \$2 million.

Mr. Hall: Right.

Mr. Harris: If they eliminate or decrease the tolls, it just adds another financial burden on them. It would take it off you, but put it on them. How do you make up the—

Mr. Hall: To my mind, it becomes part of the global cost of running a marine service in this country. What part of it isn't in the general interest of all of Canada, certainly in the interest of eastern Canada, be it the towns, cities, ports and industries, including the steel industry? How much of it is there? How much of it should be borne by the users of the system?

There are different approaches, but what I want to hear and see when it eventually comes down is precisely what Ottawa is talking about when they talk about some form of cost recovery, some form of special operating agency or commercialization. That's all nice. Those are all words, but what does it mean? I have a funny feeling that at the end of the day, it is more money.

Mr. Harris: It seems to me that there are a bunch of problems throughout the seaway. The Seaway Authority is going to have some major financial problems—

Mr. Hall: Sure they will.

Comme je le dis dans mon document, je pense qu'il nous faut voir de façon plus générale toute cette question des frais gouvernementaux. On nous taxe à mort et je ne crois pas que ceux qui sont au sommet de la pyramide comprennent parfaitement ce qui se passe. Sans vouloir manquer de respect à qui que ce soit, on a l'impression que chaque organisme doit fonctionner indépendamment. Le mandat est assez clair—il faut être indépendant financièrement.

M. Harris: Lorsque vous dites qu'on vous taxe à mort, vous voulez parler des péages et des droits de pilotage.

M. Hall: Exactement.

M. Harris: Si on devait bloquer les prix dans ces deux secteurs ou même envisager de les réduire, cela entraînerait de nombreux problèmes pour l'indépendance financière de ces organismes.

M. Hall: Je le comprends bien.

M. Harris: On créerait donc un autre problème.

M. Hall: Notre objectif à long et à moyen terme est de supprimer totalement les péages. Je ne sais si M. Stewart en a parlé, mais nous n'avions pas de péages dans notre pays avant de nous associer aux États-Unis pour construire la Voie maritime. Le canal Welland n'a jamais eu de péages. Pourquoi lui en impose-t-on alors tout à coup? Il existait avant, et tout à coup, parce qu'on ouvre la partie Montréal-Lac Ontario avec nos associés américains, le canal Welland est contraint d'imposer ces péages.

M. Harris: Si on supprimait les péages de la Voie maritime, quelle serait sa situation? Serait-elle seulement à demi-viable? Ses pertes étaient d'environ 5 millions de dollars l'année dernière. S'il n'y avait pas ces trois ponts, ce serait sans doute de l'ordre de 2 millions de dollars.

M. Hall: Exact.

M. Harris: Si on élimine ou si on diminue les péages, on ne fait que leur ajouter un nouveau fardeau financier. On vous en soulagerait, mais on leur imposerait à eux. Comment compenser. . .

M. Hall: À mon avis, cela fait partie du coût général d'exploitation d'un service maritime dans notre pays. Quelle partie de ce service n'est pas dans l'intérêt général de l'ensemble du pays, en tout cas dans l'intérêt de l'Est du Canada, qu'il s'agisse des villages, des villes, des ports et des industries, y compris l'industrie de l'acier? Quelle partie cela représente-t-il? Quelle partie devrait être assumée par les usagers du système?

Il y a différentes façons d'envisager les choses, mais ce que je veux voir et entendre lorsque cela se produira, c'est précisément ce dont parle Ottawa lorsqu'il est question d'un recouvrement des coûts, d'une sorte d'organisme de service spécial ou de commercialisation. C'est très bien. Ce sont des mots, mais qu'est-ce que cela veut dire? J'ai bien l'impression qu'au bout du compte cela veut dire plus d'argent.

M. Harris: Il me semble qu'il y a tout un ensemble de problèmes pour toute la Voie maritime. L'Administration de la Voie maritime va avoir de gros problèmes financiers. . .

M. Hall: Certainement.

[Texte]

Mr. Harris: —because their reserve is being used up. Your industry is obviously suffering, but it seems to me that the fundamental answer to all these questions always seems to get around to the government pouring more money into these different segments, and this money has to come from the taxpayers.

If a change in the market is causing these problems, maybe the customers are looking for faster, more efficient, lower cost ways of getting their products—

Mr. Hall: Sure, I think that's universal. There is no question about it. As I indicated, we are doing our best by rationalizing the fleet, by corporate realignments, by getting rid of jobs, unfortunately, but that is what is happening out there today. So we are doing whatever we can, but why should the industry be stuck with paying the cost of this economic downturn? If we keep this up and keep putting the rates up, soon there will be one ship paying for the whole cost of the seaway.

Mr. Harris: I am sure that's a problem that almost every industry faces. Market trends are different and the cost of operation goes up. They are all facing those problems and they are not easy to solve.

Mr. Hall: We are prepared to pay our fair share, we just don't think there should be these rigid rules in place, these institutional things that nobody wants to discuss. Nobody wants to say let's open up the books and talk about them and see what we can do.

• 1615

I don't know when the heck self-sufficiency came in, but I think everybody has blinkers on and that's the only road they are going down because they don't know any other road at this point.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Monsieur Hall, j'aimerais vous remercier pour votre présentation. Je crois que vous étiez présent la semaine dernière, lors des témoignages de la Guilde. Je cherche à y voir un peu plus clair. J'avais fait un commentaire qui avait fait rire les traducteurs et les gens qui bénéficient de la traduction, et je le répète parce que je suis encore à la recherche de la lumière.

Chez nous, à l'île d'Orléans, sur la côte de Beauport, on a une expression qui dit: Le meilleur moyen de faire des enfants, c'est de partager le même lit. On n'a pas encore trouvé le moyen de procréer par télécopieur.

Est-ce que ma lecture de la situation est bonne si je dis que vos relations de travail avec les pilotes sont loin d'un mariage? On a des relations de travail très tendues, ce qui peut nuire, dans une certaine mesure, à la productivité des employés et à la rentabilité des bateaux des armateurs.

J'aimerais avoir vos commentaires. Comment qualifiez-vous la situation des relations de travail avec vos pilotes en général?

Mr. Hall: Well, Mr. Guimond, no, I can't agree that they're tense. I have to agree that they were tense at one time. Pilots are professional people; we respect that. Our captains are professional people as well. They have the responsibility of that

[Traduction]

M. Harris: ...parce qu'elle est en train d'utiliser sa réserve. Votre secteur souffre de toute évidence, mais il me semble que la réponse primordiale à toutes ces questions consiste toujours à se retourner vers le gouvernement pour lui demander de verser davantage d'argent dans ces différents secteurs et cet argent doit venir des contribuables.

Si c'est l'évolution du marché qui est la cause de ces problèmes, peut-être les clients cherchent-ils des moyens plus rapides, plus efficaces et moins coûteux pour obtenir livraison de leurs produits...

M. Hall: Certainement. C'est une chose universelle. Cela ne fait aucun doute. Comme je l'ai dit, nous faisons de notre mieux pour rationaliser la flotte, en procédant à des restructurations organisationnelles, en supprimant des emplois, malheureusement, mais c'est ce qui se passe à l'heure actuelle. Nous faisons donc tout notre possible, mais pourquoi notre secteur devrait-il assumer les frais de la baisse de l'économie? Si cela continue et si on continue à augmenter les tarifs, bientôt il n'y aura plus qu'un navire pour assumer tous les frais de la Voie maritime.

M. Harris: Je suis sûr que c'est un problème auquel sont confrontées presque toutes les industries. Les tendances du marché sont différentes et les coûts d'exploitation augmentent. Toutes sont confrontées à ces problèmes qui ne sont pas faciles à résoudre.

M. Hall: Nous sommes prêts à payer notre juste part, nous pensons tout simplement que ces règles rigides ne devraient pas être en place; je veux parler de ces questions officielles dont personne ne veut discuter. Personne ne veut prendre sur soi de dire: étudions la situation, discutons-en et voyons ce que nous pouvons faire.

Je ne sais quand on a commencé à parler d'indépendance financière, mais je crois que tout le monde a des œillères et tout le monde suit cette voie parce qu'on n'en connaît pas d'autre pour l'instant.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Mr. Hall, I'd like to thank you for your presentation. I think you were here last week when the Guild appeared. I am trying to understand better. I made a comment that set the interpreters and the people listening to them laughing, and I will repeat it because I am still trying to see the light.

In my area, around Île d'Orléans and Côte de Beauport, we usually say that the best way to have children is to share the same bed. We have not yet found a way to procreate through a fax machine.

Is my understanding of the situation correct when I say that your work relations with the pilots are far from being marital relations? The work relations are pretty tense, which could be harmful in a way to the employees' productivity and to the profitability of the ship owners' vessels.

I'd like you to comment on that. How would you describe the work relations situation with your pilots, generally speaking?

M. Hall: Eh bien, monsieur Guimond, non, je ne peux pas dire qu'elles soient tendues. Je veux bien admettre qu'elles l'ont été à un moment donné. Les pilotes sont des professionnels, ce que nous acceptons. Nos capitaines sont des professionnels

[Text]

\$40 million or \$50 million ship, plus the crew. They're there, except for a summertime break or whenever they take a vacation. They're there from the opening of navigation to the close of navigation in December. So they put in a lot of time and they're away from home a lot, just as much as anybody else is.

I would have to say that, yes, there there was a period—going back a few years—when their situation was a bit tense. I accept that. It was not because of lack of respect for one another. I think we respect each other quite well. But we have a job to do. Our job is to ensure that we get service for the cheapest possible cost and the fairest possible cost.

Now, as I said, we've got an institution in place that nobody can do anything about. We have the Laurentian Pilotage Authority, which was created as a result of the Bernier commission, which finished in 1972, if I remember correctly. So you have four authorities that were created: Atlantic, Laurentian, Great Lakes, and Pacific. Atlantic and Great Lakes pilots are employee pilots. In the Laurentian district the only employee pilots are the eleven or twelve that are in the harbour of Montreal—the port pilots. The other two are the *Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent*, which comprises the pilots who operate ships between the city of Quebec and Les Escoumins, and the *Corporation des pilotes du Bas-Saint-Laurent*, which runs between Quebec and Montreal.

So you have these two corporations of pilots. They in turn negotiate with the authority for what they should be paid, what their duties should be, and whatever other adjustments they want in the services they're providing to the authority. The authority in turn deals with us to pay for those services. So we are not part of the bargaining process. We're there waiting to see what's going to happen.

Part of the problem the authority has is that because these are private corporations they are beyond the Labour Code. So if anything goes wrong and if they can't reach agreement—and that's what was going on before and it's been pretty well resolved, I'd say, these days—and they felt they weren't getting what they wanted there will be threats of walk-outs, lock-outs, study sessions, or whatever, and always at the best time of year, November, just before the seaway closes. So everybody's in a panic.

This situation went on for quite a while. What can the authority do, short of calling Parliament and opening up the act? That's the only way we can change the system. We didn't like it and a lot of people didn't like it.

The perception that might be out there about this tenseness is because in our case we are regular traders. Our ships go up and down that river every week or two—whatever it is—because it's an 18-day round-trip from Thunder Bay to Seven Islands and back again. In most cases our captains have been there a long time and we feel we know the river fairly well. We really shouldn't have to take pilots, but the law says it's compulsory, so you've got a monopoly and it's compulsory. That's pretty hard to live with.

[Translation]

aussi. Ils ont la responsabilité de ce navire de 40 ou 50 millions de dollars ainsi que de l'équipage. Ils sont toujours là, sauf pendant un court moment l'été ou lorsqu'ils prennent des vacances. Ils sont là de l'ouverture à la fermeture de la Voie maritime en décembre. Ils consacrent donc beaucoup de temps à leur travail et ils sont souvent loin de leur famille, comme tout le monde.

Je dirais qu'il y a effectivement eu une période—il faut remonter à quelques années—où la situation était un peu tendue. Je veux bien l'admettre. Ce n'est pas par manque de respect mutuel. Je crois que nous avons un certain respect mutuel. Mais nous avons un travail à faire. Notre travail consiste à obtenir un service pour le coût le plus bas et le plus juste possible.

Comme je l'ai dit, il existe une institution pour laquelle personne ne veut rien faire. Il y a l'Administration de pilotage des Laurentides, qui a été créée du fait de la Commission Bernier qui a terminé ses travaux en 1972, si je ne m'abuse. Quatre administrations ont donc été créées: celles de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique. Les pilotes de l'Atlantique et des Grands Lacs sont des employés. Dans le district des Laurentides, les seuls pilotes qui sont des employés sont les onze ou douze qui travaillent dans le port de Montréal; ce sont les pilotes du port. Les deux autres organisations sont la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent qui comprend les pilotes qui dirigent les bateaux entre Québec et les Escoumins et la Corporation des pilotes du Bas Saint-Laurent pour la section située entre Québec et Montréal.

Il y a donc ces deux corporations de pilotes. Elles négocient avec l'Administration leurs salaires, leurs fonctions et toutes les modifications qu'elles souhaitent apporter aux services qu'elles offrent à l'Administration. Celle-ci traite avec nous pour payer ces services. Nous ne participons donc pas au processus de négociation. Nous attendons de voir ce qui va se passer.

Le problème de l'Administration vient en partie de ce que ces corporations sont privées et qu'elles ne sont donc pas astreintes au Code du travail. Ainsi, si quelque chose ne va pas et qu'une entente est impossible—et c'est ce qui se passait avant, mais je dirais que la question est désormais résolue—si les intéressés estiment qu'ils n'obtiennent pas ce qu'ils veulent, il y aura des menaces de débrayages, de lock-outs, de séances d'études, ou autres, et cela se fera toujours au meilleur moment de l'année, en novembre, juste avant la fermeture de la Voie maritime. C'est la panique pour tout le monde.

Ce genre de situation a existé pendant un certain temps. Que peut faire l'Administration sinon demander au Parlement de réviser la loi? C'est la seule façon de changer le système. Elle ne nous plaît pas et elle ne plaît pas non plus à de nombreuses autres personnes.

Le fait que les gens de l'extérieur ont dans l'idée que la situation est tendue vient sans doute de ce fait que nous faisons un commerce régulier. Nos navires remontent et descendent le fleuve chaque semaine ou toutes les deux semaines—je ne sais plus—parce que le voyage aller-retour entre Thunder Bay et Sept-Îles est de 18 jours. Dans la plupart des cas, nos capitaines sont là depuis longtemps et nous estimons connaître assez bien le fleuve. En fait, il n'est pas nécessaire d'avoir des pilotes, mais la loi dit que c'est obligatoire, il y a donc un monopole et c'est obligatoire. C'est difficile à accepter.

[Texte]

[Traduction]

• 1620

One of the things that was in place—it was partly our fault—was a provision for an examination process to get pilotage certificates. Nobody tried very much before. Don't ask me why because I wasn't there.

Over the last few years, however, we've tried harder. We've had a number of people try out. Not that many have gone; it takes a while to have the right people and get them qualified. As I've said, captains are professional people and they don't like going and failing an exam. They're worried about what their peers might think if they fail. You know, they're captains, so they should know. Well, it's not that simple.

We felt that the certificate examination process at the time was not quite fair. This led to tension. Finally, we took action a couple of years ago because we were fed up with the various Ministers of Transport not doing anything: promising, promising, promising reform in the whole pilotage system, but nothing ever happened. There was always an excuse, either that negotiations with the pilots were on, or the minister had just taken over the portfolio and he didn't know about it. We were asked to give him some months to figure it out and suddenly there would be another transfer of ministers. I think we've had six ministers since 1985.

So we became fed up and took action in 1992. We practised civil disobedience: we did not pay our bills for six months. Nobody came after us. The pilots were being paid, so they were okay. The only entity out was the pilotage authority. They had no money, so they had to go and borrow funds. We were very honest about it. It did not go into our bank account. We set up separate trust accounts for each company that was a member of the organization.

Finally we obtained some action and negotiations. We couldn't seem to work it through anybody up here, so the minister called the chairman and me aside and told us to lock ourselves in a room and solve this thing, which we did.

For both sides it was give and take, but part of that agreement was that there would be a new procedure for pilotage certificate examinations. Before that, it had been agreed verbally that there would be electronic recording of the exams to ensure there was no harassment. The CSA now could have an observer at these examinations to ensure the examination was fair and the observer was to report to the chairman if he felt there was any pressure on the pilots. The Coast Guard was always there as part of the examining board; that was part of the process.

Mr. Hunter deals with the pilotage committee and handles that from day to day.

Mr. Hunter: First of all, Mr. Chairman and Mr. Guimond, I'd like to say *bonjour*.

Il y avait une chose qui existait—et cela est en partie notre faute—c'était une disposition prévoyant un examen pour obtenir un certificat de pilotage. Personne n'a vraiment essayé de l'obtenir avant. Ne me demandez pas pourquoi, je n'étais pas là.

Ces dernières années toutefois, nous avons fait des efforts. Plusieurs personnes ont essayé. Elles n'ont pas été si nombreuses à se présenter; il faut un certain temps pour trouver les personnes voulues et les spécialiser. Comme je l'ai dit, les capitaines sont des professionnels et ils n'aiment pas avoir à se présenter à un examen et courir le risque d'échouer. Ils redoutent ce que vont penser leurs collègues s'ils échouent. Vous savez, ce sont des capitaines et ils devraient connaître leur affaire. Ce n'est donc pas si simple.

Nous avons donc estimé que l'examen pour obtenir le certificat n'était pas très juste à l'époque. Cela a entraîné certaines tensions. Enfin, nous avons agi il y a quelques années car nous en avions assez d'attendre que les divers ministres des Transports fassent quelque chose. Tout ce qu'on obtenait, c'était des promesses de réforme de l'ensemble du système de pilotage, mais rien ne s'est jamais produit. On avait toujours une excuse à présenter: il y avait des négociations en cours avec les pilotes ou le ministre venait d'arriver à son poste et n'avait pas eu le temps de se mettre au courant. On nous demandait de lui laisser quelques mois pour essayer d'y voir clair et tout à coup le ministre changeait. Je crois que nous avons eu six ministres depuis 1985.

Nous en avons donc eu assez et avons décidé d'agir en 1992. Nous avons fait de la désobéissance civile: nous n'avons pas payé nos factures pendant six mois. Personne ne s'en est pris à nous. Les pilotes étaient payés; tout allait donc bien pour eux. Le seul secteur touché était l'Administration de pilotage. Elle n'avait pas d'argent et a donc dû en emprunter. Nous avons fait preuve de la plus grande honnêteté. Cet argent n'est pas allé dans notre compte en banque. Nous avons ouvert des comptes de fiducie indépendants pour chaque compagnie membre de l'organisation.

Nous avons finalement obtenu certaines mesures et des négociations. On semblait ne jamais pouvoir remonter la filière; le ministre nous a donc pris, le président et moi-même, en aparté et nous a dit de nous enfermer dans une salle pour essayer de résoudre la question, ce que nous avons fait.

Il y a eu des concessions de part et d'autre, mais l'entente conclue voulait qu'une nouvelle procédure d'examen soit prévue pour les certificats de pilotage. Avant cela, on s'était entendu verbalement pour procéder à un enregistrement électronique des examens afin de vérifier qu'il n'y avait pas de harcèlement. L'AAC pouvait maintenant envoyer un observateur à ces examens pour être sûre que l'épreuve était juste et l'observateur devait faire un rapport au président s'il estimait que l'on faisait subir des pressions aux pilotes. La Garde côtière a toujours fait partie du jury d'examen; c'est ce qui avait été décidé.

Mr. Hunter s'occupe du comité de pilotage et règle ces questions de façon courante.

M. Hunter: Monsieur le président et monsieur Guimond, je veux vous dire *bonjour*.

[Text]

I don't think the temporary lack of warmth in our relationship had any effect on the pilots or the way in which they operated. I also don't think it had any damaging effect on the St. Lawrence River or the seaway. It was very much something between the authority and the owners.

For the most part, the relationship on the ships between the pilots and shipmasters certainly always remained very respectful and most often cordial. The ones I've seen, even as far back as three years ago, suggested that to me and I know they're better now than they were then.

With respect to the improvements that were made in the examination process, we are still going down a road. We recognize that we would not achieve totally satisfactory improvements overnight, but that we had started in the correct direction and we probably had some way to go to determine just how well it was working and what fine-tuning would be required. We did have satisfaction, however, in the way the syllabus for the candidates was reviewed and revised. We still have some problems to fine-tune that.

In general, our relationship has improved and the examination process is fairer. We can certainly say that. As Mr. Hall said, not a great number of people have taken the examination, and he gave several reasons why. I should say that to date some 17 candidates have made, in my calculations, a total of 20 attempts at the final certificate examination and six of them have passed.

In addition to the fear of failing, which we all have, there is one element in the examination regulations we think bears very heavily on the willingness of candidates to attempt the examination, and that is that there is a regulation that says if you have three failures you may never take the examination again. Now, I was lucky enough to pass my driver's licence test the first time, but I know of people who have taken it ten times. I was an examiner of engineers in Great Britain for several years, and there was no limit to the number of times a person could take an examination. I believe the bar has the same standard.

So there is that one regulation that is a severe stumbling-block to the willingness of what I think are reasonably well-prepared people to improve themselves to the point where they could be very well-prepared people and take the examination. I'm confident that with negotiations between the LPA, ourselves, and the pilots, we can remove that obstacle. I don't think anybody recognizes it as being fair and reasonable, no matter where it comes from.

I don't know if that answers Mr. Guimond's question, but I don't want to hog too much of the time.

Mr. Hall: There are two other things I would like to add if I may, Mr. Chairman. Mr. Guimond was asking—

The Chairman: We're going to come back to that, because you're into a very precise area that we want to discuss, so I'm obligated to ask other members of the committee. Thank you, and I'm sure we'll come back to the pilotage.

[Translation]

Je ne crois pas que l'absence de chaleur dans nos relations ait eu un effet sur les pilotes ou sur la façon dont ils s'acquittaient de leurs fonctions. Je ne crois pas que cela ait eu des répercussions néfastes sur le fleuve Saint-Laurent ou sur la Voie maritime. Il s'agissait d'un problème entre l'administration et les armateurs.

La plupart du temps, les relations sur les navires entre les pilotes et les capitaines sont restées très respectueuses et presque toujours cordiales. C'est ce que j'ai pu constater, même il y a trois ans, et je sais que maintenant ces relations se sont améliorées.

Pour ce qui est de parfaire le processus d'examen, tout n'est pas entièrement terminé. Nous savions que nous ne pourrions pas obtenir pleine satisfaction du jour au lendemain, mais nous étions sûrs d'avoir pris la bonne voie et nous savions qu'il nous faudrait un certain temps pour voir comment le système allait fonctionner et si des ajustements seraient nécessaires. Nous avons toutefois obtenu satisfaction pour ce qui est du programme d'études des candidats puisqu'il a été examiné et révisé. Mais nous avons encore quelques petits problèmes à régler.

• 1625

En général, nos relations se sont améliorées et l'examen est plus juste. On peut le dire. Comme l'indiquait M. Hall, peu de personnes se sont présentées à l'examen et il vous a donné quelques raisons pour cela. Je crois que jusqu'ici 17 candidats ont fait, d'après mes calculs, 20 tentatives au total pour passer l'examen final afin d'obtenir le certificat et six l'ont obtenu.

En plus de la crainte d'échouer, que nous avons tous, il y a un aspect du règlement de l'examen qui nous semble peser beaucoup sur la volonté des candidats de tenter leur chance: il est dit qu'au bout de trois échecs, vous ne pouvez plus vous représenter. J'ai eu suffisamment de chance pour obtenir mon permis de conduire la première fois, mais je sais que certaines personnes doivent le passer 10 fois. J'ai été membre d'un jury d'examen pour ingénieurs en Grande-Bretagne pendant plusieurs années, et le nombre de fois qu'une personne pouvait passer l'examen n'était pas limité. Je crois que la même règle vaut pour le Barreau.

Il y a donc ce règlement qui constitue un obstacle et qui freine ceux qui pourraient être prêts à s'améliorer en se présentant bien préparés à l'examen. Je suis sûr que des négociations entre l'APL, nous-mêmes et les pilotes nous permettront de supprimer cet obstacle. Je ne crois pas que quiconque, où que ce soit, le trouve juste et raisonnable.

Je ne sais si cela répond à la question de M. Guimond, mais je ne voudrais pas prendre trop de temps.

M. Hall: Il y a deux autres choses que j'aimerais ajouter si vous me le permettez, monsieur le président. M. Guimond demandait. . .

Le président: Nous y reviendrons car c'est une question que nous voulons très précisément discuter, mais je suis obligé de donner la parole à d'autres membres du comité. Merci de votre compréhension. Je suis sûr que nous reviendrons au pilotage.

[Texte]

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): It seems as if you've got lots of problems. The pilotage thing fascinates me. You mentioned that one of these ships goes through the St. Lawrence without a pilot. Is that right? Did I understand you correctly?

Mr. Hall: Well, as Mr. Hunter said, we now have. . . Oh, that picture?

Mr. Jordan: Yes.

Mr. Hall: No, what I said was the interesting part of that picture is that it shows what a self-unloader looks like as opposed to a straight grain ship. I didn't notice it at the time, but when I look at it again, I suddenly realize this is the Thousand Islands. In the Great Lakes we do not use pilots. So you've got the same type of ship in pretty confined waters, but there isn't much mud or rock in the Thousand Islands.

Mr. Jordan: This ship can go through the Thousand Islands without a pilot.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Jordan: It does?

Mr. Hall: All the time. Ninety-nine per cent of the Great Lakes pilotage authority revenue comes from foreign-flag ships. We might have the odd ship where say the captain is sick and they haven't got a replacement, so they'll put a junior captain and a pilot on.

Mr. Jordan: Why would this one be able to go through without a pilot and a similar one coming down the river awhile later must have a pilot?

Mr. Hall: Not Canadian flag, no. It wouldn't be able to in the Great Lakes. All we're saying is that once you hit the St. Lambert Locks, once you hit Montreal, suddenly the rules change.

Mr. Jordan: Okay. I think basically we're hearing the same from you people as we heard from the railroads: you're not generating enough business to pay your bills.

Mr. Hall: Well, pay government bills—whether or not they're fair government bills is another question.

Mr. Jordan: So you think the government should pick up more of the tab.

Mr. Hall: Yes. Or as I said before, the rules shouldn't be so rigid.

Mr. Jordan: Okay. You have two things, though. I'm not trying to be simplistic, but if you're going to shove it on to the government, you know who's going to pay those bills—the Canadian taxpayers.

Mr. Hall: Yes. I said before, sir, I think we're quite prepared to pay our way provided it's fair. I don't think we've had enough of a chance to be part of the process. That's part of the problem.

Mr. Jordan: Well, we heard from the rail people and they said the same thing, that they have to be economizing from every point of view.

[Traduction]

M. Jordan (Leeds—Grenville): Il semble qu'il y ait beaucoup de problèmes. La question du pilotage me fascine. Vous dites que l'un de ces navires traverse le Saint-Laurent sans pilote. Est-ce exact? Ai-je bien compris?

M. Hall: Eh bien, comme M. Hunter l'a dit, nous avons maintenant. . . Oh, vous voulez parler de cette photo?

M. Jordan: Oui.

M. Hall: J'ai dit que cette photo était intéressante parce qu'elle montrait la différence entre un navire à auto-déchargement et un céréalier plat. Je ne m'en étais pas rendu compte tout à l'heure, mais à bien y regarder, je constate qu'il s'agit du Thousand Islands. Dans les Grands Lacs, nous n'avons pas de pilotes. Nous avons donc le même genre de navire dans une voie maritime assez limitée, mais il n'y a guère de boue ou de rochers dans les Mille-Îles.

M. Jordan: Ce navire peut traverser les Mille-Îles sans pilote?

M. Hall: Oui.

M. Jordan: C'est ce qu'il fait?

M. Hall: Tout le temps. Quatre-vingt-dix-neuf pour-cent des recettes de l'Administration de pilotage des Grands Lacs viennent des navires battant pavillon étranger. Il peut se faire que dans un navire le capitaine soit malade et qu'il n'ait pas de remplaçant, on mettra donc un second et un pilote aux commandes.

M. Jordan: Pourquoi ce bateau-là pourrait-il traverser sans pilote alors qu'un bateau semblable qui arrive un peu plus tard doit avoir un pilote à bord?

M. Hall: Ce n'est pas le cas pour les navires qui battent pavillon canadien. Ce ne serait pas possible dans les Grands Lacs. Tout ce que l'on dit, c'est que lorsqu'on arrive aux écluses de Saint-Lambert, lorsqu'on arrive à Montréal, tout à coup les règles changent.

M. Jordan: Très bien. Je crois que nous entendons de votre part ce que nous avons déjà entendu des gens des chemins de fer: vos activités ne sont pas suffisantes pour vous permettre de payer vos factures.

M. Hall: Ma foi, payer les factures du gouvernement—que ces factures du gouvernement soient justes ou non est une autre question.

M. Jordan: Vous pensez donc que le gouvernement devrait payer une plus grosse part des frais.

M. Hall: Oui. Ou comme je l'ai déjà dit, les règlements ne devraient pas être aussi rigides.

M. Jordan: Il y a cependant deux choses. Je n'essaie pas d'être trop simpliste, mais si vous transférez cela sur le gouvernement, vous savez qui va payer ces factures: le contribuable canadien.

M. Hall: Oui. Comme je l'ai déjà dit, monsieur, nous sommes tout à fait prêts à payer nos factures dans la mesure où elles sont justes. Je crois que nous n'avons pas eu suffisamment de possibilités de participer au processus. Le problème vient en partie de cela.

M. Jordan: Les témoins des chemins de fer que nous avons entendus ont dit la même chose, il faut qu'ils essayent d'économiser à tous égards.

[Text]

Personally, I am in favour of the merger. I don't know whether it is ever going to happen, but I think the merger is a forward step, an advanced step. I think it anticipates the needs of the future, and they seem to think they can be much more competitive on a merger basis than remaining as they are now. However, you suggest that if they proceed—or perhaps they shouldn't even proceed with that, because it puts you into a . . .

Mr. Hall: No, sir, I did not say that. I said it's a concern to us, but as far as the principle of a merger is concerned, we have no problem with that whatsoever. We're doing the same thing. We've just realigned about three or four companies in the Great Lakes. We're now down as far as our grain ships are concerned. We have one company that controls 75% of the whole fleet. It has thirty ships. The other two remaining companies have ten between them.

• 1630

An example of government charges on the Great Lakes—We do an awful lot of business on the Great Lakes. Not all of our business is seaway, it's across lakes. We go through that Sault Ste-Marie lock, which is owned by the Americans. There are no tolls on anybody, foreign flag or American. They manage.

Mr. Jordan: We've talked about taking tolls off. They don't generate a lot of money. The big chunk of the money, is that generated from tolls?

Mr. Hall: No. I'm just talking about the principle of charging tolls in the first place. It costs money to build. Those locks are pretty big.

When we started rebuilding our fleet when the seaway opened, to build at least 25,000 tonners, the American fleet skipped over. By the time they started thinking about it, it was too late. We had built 60 of them. So they skipped and waited a few years, and suddenly jumped and went to 1,000-foot ships by 110 feet. Suddenly they had to rebuild the whole Soo lock system. Now we have 1,200-foot locks by 120, or whatever it is.

That's a big system, and there's a lot of traffic that goes through there. There's a lot of land-locked traffic that never comes east of Lake Erie.

Mr. Jordan: When they double the hulls of these ships ten years from now, is that going to be a major expenditure?

Mr. Hall: It can't be done ten years from now. We have to start now. Depending on what they're going to do—I have no idea. There are 20 ships out there that are not double-hulled. The trouble, as you'll see in here, is that the age is about 20 years now, the average age anyway. You spend that kind of money putting a double hull in a 20-year-old tanker.

Mr. Jordan: I wouldn't have expected otherwise than that the ships would be getting old because the future for their use is fairly risky. What shipbuilding company would start to build new ships when business is going down and costs are going up? It wouldn't be a very wise investment, would it?

[Translation]

Personnellement, je suis pour la fusion. Je ne sais si elle va jamais se produire, mais je pense que la fusion constituera un pas en avant, un progrès. Je crois que l'on anticiperait ainsi sur les besoins de l'avenir et ces personnes estiment qu'elles peuvent être beaucoup plus concurrentielles dans le cadre d'une fusion qu'en restant dans la situation actuelle. Toutefois, vous dites que si cela se fait—ou peut-être cela ne devrait-il pas se faire, car cela vous met dans. . .

M. Hall: Non, monsieur, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que cela nous inquiète, mais pour ce qui est du principe de la fusion, cela ne nous pose aucun problème. Nous faisons la même chose. Nous venons justement de restructurer trois ou quatre compagnies dans les Grands Lacs. Le nombre est en recul pour ce qui est des navires céréaliers. Il y a une société qui contrôle près de 75 p. 100 de toute la flotte. Elle compte 30 navires. Les deux qui restent en comptent 10 à elles deux.

Un exemple de redevance gouvernementale sur les Grands Lacs. . . Une grande partie de notre activité se déroule sur les Grands Lacs. Nous ne travaillons pas que dans la Voie maritime, nous faisons du transport sur les lacs. Nous utilisons l'écluse de Sault-Ste-Marie, qui appartient aux États-Unis. Personne n'y paye de péage, que le navire soit américain ou étranger. Ils s'en sortent.

M. Jordan: Nous avons parlé de la suppression des péages. Ils ne rapportent pas grand-chose. Est-ce que la grande masse des recettes provient des péages?

M. Hall: Non. Je parle simplement du principe des droits de péage, en soi. Les écluses coûtent cher à construire, elles sont très grandes.

Lorsque nous avons commencé à reconstruire notre flotte lors de l'ouverture de la Voie maritime, avec au moins des navires de 25 000 tonnes, la flotte américaine ne nous a pas suivis. Lorsqu'elle a voulu s'y mettre, il était trop tard. Nous en avions construit 60. Les Américains ont donc attendu quelques années et soudain se sont mis à construire des navires de 1 000 pieds sur 110. Il a fallu tout d'un coup reconstruire tout le système d'écluses de Sault-Ste-Marie. Ce sont maintenant des écluses de 1 200 pieds sur 120, ou à peu près.

C'est un gros dispositif, qui voit passer beaucoup de fret. Il y a beaucoup de fret qui n'a pas accès à l'eau et qui ne va jamais plus loin que l'est du Lac Érié.

M. Jordan: Lorsqu'on va doubler la coque de ces navires dans une dizaine d'années, est-ce que cela représentera une grosse dépense?

M. Hall: On ne peut pas attendre 10 ans. Il faut commencer tout de suite. Selon ce qu'ils vont faire. . . Je n'en ai pas idée. Il y a 20 navires en circulation qui ne sont pas à double coque. La difficulté, comme vous pouvez le voir ici, c'est que leur âge moyen est d'environ 20 ans aujourd'hui. Cela fait beaucoup d'argent à dépenser pour doter d'une double coque un bateau-citerne vieux de 20 ans.

M. Jordan: Je m'attendais à ce que ces navires soient assez anciens car leur avenir est plutôt aléatoire. Quel armateur veut mettre en chantier des navires lorsque le trafic diminue et que les coûts augmentent? Ce ne serait pas un investissement très sage, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Hall: We go through cycles in this business, same as any other business.

Mr. Jordan: Yes, I know.

Mr. Hall: What we have here is unfortunate. The timing is all wrong. Everything's happening at once. But the tankers will be replaced. They have to be replaced because there are people out there who want them. If we don't do it, foreigners will come in with foreign-built tankers and take over the trade. That's starting. As to the cost, the best indication I have for say a 12,000 tonne, which is the average size for us—we don't have big, big tankers because there's no need—is in the vicinity of \$40 million.

Mr. Jordan: You spent quite a bit of time there talking about getting these pilots qualified.

Mr. Hall: The examination process?

Mr. Jordan: The examination process, yes. They're one of your biggest problems, aren't they—what they're paying?

Mr. Hall: I said earlier, it cost our members alone last year, 1993, \$8 million.

Mr. Jordan: Don't get too many of them qualified, because you might not be able to afford to pay them.

Mr. Hall: No, we pay them much less than pilots are paid.

The thing about it is that the more people we have who qualify, the greater the deficit is going to be for the LPA. So should we be paying more, then, for those who are left?

Mr. Jordan: I don't know. In fact it says here moneys paid to pilots exceed the total LPA revenue by about \$2 million.

Mr. Hall: Correct. It's on that sheet.

Mr. Jordan: I'm taking this from it.

Mr. Easter (Malpeque): You've talked a fair bit about the costs of pilotage and seaway tolls, but a figure of \$8 million really means nothing in isolation. Could you give me the figure in another way? What percentage of your overall cost structure is related to pilotage fees and seaway toll fees, and how has that percentage changed over the last ten years? Has it increased dramatically or has it not? Can you give me that in a way that's a better comparison?

Mr. Hall: As I said, our rates have gone up in one case less than half of what has happened to CPI since 1975. I have that in here—The CPI annualized was 5.65% per year, or 291%, I believe, since 1975. The iron ore rate has gone up half of that, or 2.65% annualized. The grain rate has gone up 4.6%, which is a little better. But if you look at the annualized rates for seaway tolls on iron ore, they've gone up 7.44%, which is higher than CPI. If you look at the rate on grain it's the same thing, at 6.03%.

[Traduction]

M. Hall: Nous passons par des cycles dans ce secteur, comme partout ailleurs.

M. Jordan: Oui, je sais.

M. Hall: La situation chez nous est regrettable. Tout vient en même temps, au mauvais moment. Mais les navires-citernes seront remplacés. Il faut les remplacer parce qu'il y a des clients qui en ont besoin. Si nous ne le faisons pas, les étrangers viendront accaparer le trafic avec des navires-citernes construits à l'étranger. Cela commence déjà. Pour ce qui est du coût, un navire de 12 000 tonnes, c'est-à-dire la taille moyenne pour nous—nous n'avons pas de gros navires parce que le besoin n'y est pas—coûte aux alentours de 40 millions de dollars.

M. Jordan: Vous avez beaucoup parlé de l'accréditation de ces pilotes.

M. Hall: Du processus d'examen?

M. Jordan: Oui, des examens. C'est l'un de vos plus gros problèmes—n'est-ce pas—ce qu'ils payent?

M. Hall: Comme je l'ai dit, il en a coûté l'année dernière 8 millions de dollars rien qu'à nos membres, en 1993.

M. Jordan: N'en faites pas trop accréditer, car vous n'aurez peut-être pas les moyens de les payer.

M. Hall: Non, nous les payons beaucoup moins que les pilotes.

Le problème, c'est que plus nous aurons de gens qualifiés, plus grand sera le déficit de l'APL. Faudra-t-il donc payer plus pour ceux qui resteront?

M. Jordan: Je ne sais pas. Je lis ici que la rémunération des pilotes dépasse les recettes totales de l'APL de 2 millions de dollars.

M. Hall: C'est juste. C'est ce qu'on peut voir sur cette feuille.

M. Jordan: C'est de là que j'ai pris mes chiffres.

M. Easter (Malpeque): Vous avez parlé assez longuement du coût du pilotage et des péages de la Voie maritime. Mais un chiffre de 8 millions de dollars ne signifie pas grand-chose isolément. Pourriez-vous exprimer l'ordre de grandeur sous une autre forme? Quel pourcentage de vos coûts d'ensemble est accaparé par les droits de pilotage et de péage et comment ce pourcentage a-t-il évolué au cours des 10 dernières années? A-t-il beaucoup augmenté ou non? Pouvez-vous me donner une meilleure comparaison?

M. Hall: Comme je l'ai dit, la majoration de nos tarifs, et notamment dans un cas en particulier, a représenté moins que la moitié de la hausse de l'indice des prix à la consommation depuis 1975. J'ai cela ici... L'augmentation annualisée de l'IPC a été de 5,65 p. 100 par an, soit 291 p. 100, je crois, depuis 1975. Le tarif du transport de minerai de fer a suivi une majoration de moitié inférieure, soit 2,65 p. 100 sur une base annuelle. Le tarif du grain a augmenté de 4,6 p. 100, ce qui est un peu mieux. Mais si vous regardez la hausse annualisée des péages sur le minerai de fer, ils ont augmenté de 7,44 p. 100, soit un rythme plus rapide que l'IPC. C'est la même chose dans le cas des péages sur les céréales, avec 6,03 p. 100.

• 1635

Mr. Easter: That's fine. It still doesn't give me what I'm after. What I want to know is, in terms of your overall cost infrastructure, how big a problem is pilotage in terms of your total cost? On my farm I know what percentage my labour costs

M. Easter: Bien. Cela ne me donne toujours pas les indications que je recherche. Ce que je veux savoir, pour ce qui est de vos prix de revient d'ensemble, c'est l'ampleur du problème que représente le pilotage par rapport à vos coûts

[Text]

are and what percentage my fees are. Are you paying a greater percentage of your cost infrastructure today, in terms of pilotage fees and seaway tolls, than you were ten years ago? That's the only way I can get a legitimate comparison.

Mr. Hall: Here's a number here. I didn't distribute it because it's semi-confidential. This is on the bulkers. I think I indicated before if you took the self-unloaders out of the graphs I gave you, you would see they're all losses. But the self-unloaders, and this includes 41 ships, in 1992 lost \$6 million. The total operating expenses were \$154 million. Government charges, which are tolls and pilots, were ten, so that's 7.5%. In 1988, the total operating expenses were \$150 million and government charges were eight, which is a little over half. So that's 5.5%.

Mr. Easter: So it's gone up 2%, in terms of—

Mr. Hall: As a percentage of the total cost.

Mr. Easter: I'd certainly appreciate it if you could get those fees in terms of the seaway tolls, pilotage costs, and so on. That comparison I can certainly understand.

There are several other areas. On page 8 you talk about—and I don't want to get into a long debate on this, as much as I love to debate the Western Grain Transportation Act—reform of the Western Grain Transportation Act could see an increased flow of grain east through the seaway.

The Chairman: Mr. Easter, I think I know where you're headed. I know the committee and some people in the room would like to discuss the WGTA. But I'm going to have to restrict the comments on that, in the interest of time, with your permission. We're not going to solve the WGTA issue. I think we all realize the artificiality of it. I'd prefer the committee to zero in on the seaway issue. We're going to join with the agriculture committee to talk about the WGTA in some further length. So I'm going to have to restrict your questioning on that and go to Mr. Harris, please.

Mr. Harris: Mr. Hall, one of the biggest problems you're facing, or one of the major causes, is the fact that there's just simply not enough business any more.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Harris: In other words, if you had more business using the name number of ships, operating with the same current cost of operation, could you make money? In other words, if you simply increased the goods that were carried using the same pilotage fees and tolls, you just had a lot more business, could you then make money?

Mr. Hall: Yes. There's no question. Part of all this rationalization that's been going on is because there's not enough business. As I indicated, the fleet has diminished from 85 bulkers to 40-odd bulkers, almost half, in 10 years.

[Translation]

d'ensemble. Dans mon exploitation agricole, je sais quel pourcentage du coût du total représentent la main-d'oeuvre et les diverses redevances. Payez-vous aujourd'hui un plus gros pourcentage de votre coût d'ensemble pour les droits de pilotage et les péages qu'il y a dix ans? C'est la seule façon pour moi d'établir une comparaison légitime.

M. Hall: Voici un chiffre. Je n'ai pas à distribuer ces données car elles sont semi-confidentielles. Il concerne les vraquiers. Je crois vous avoir déjà indiqué que les navires à autodéchargement, dans les graphiques que je vous ai distribués, sont tous déficitaires. Donc, les navires à autodéchargement, soit 41 navires, ont eu un déficit d'exploitation de 6 millions de dollars en 1992. Les frais d'exploitation totaux se chiffraient à 154 millions de dollars. Les redevances gouvernementales, à savoir les péages et les droits de pilotage, représentaient 10 millions de dollars, soit 7,5 p. 100. En 1988, les frais d'exploitation étaient de 150 millions de dollars et les redevances gouvernementales de 8 millions de dollars, soit un peu plus de la moitié, c'est-à-dire 5,5 p. 100.

M. Easter: Il y a donc eu une augmentation de 2 p. 100 pour ce qui est de...

M. Hall: Du pourcentage du coût total.

M. Easter: J'apprécierais si vous pouviez nous trouver ces chiffres pour ce qui est des péages et des droits de pilotage, etc. C'est une comparaison que je peux comprendre.

Il y a plusieurs autres choses. À la page 8, vous parlez—et je ne veux pas entrer dans un long débat là-dessus, même si je m'échauffe en parlant de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest—et vous dites que la refonte de la loi pourrait amener l'augmentation du trafic de céréales transitant par la Voie maritime.

Le président: Monsieur Easter, je crois savoir où vous voulez en venir. Je sais que les membres du comité et certaines personnes dans la salle aimeraient bien discuter de la LTGO. Mais je vais devoir limiter le débat là-dessus, avec votre permission et pour économiser du temps. Nous n'allons pas régler le problème de la LTGO. Nous avons tous conscience de son caractère artificiel. J'aimerais mieux que le comité se concentre sur la question de la Voie maritime. Nous allons nous joindre au Comité de l'agriculture pour parler abondamment de la LTGO. Je vais donc devoir restreindre vos questions sur ce sujet et passer à M. Harris. Monsieur Harris, s'il vous plaît.

M. Harris: Monsieur Hall, l'un des plus gros problèmes que vous rencontrez, ou l'une des principales causes, est le fait qu'il n'y a tout simplement plus assez de fret à transporter.

M. Hall: Oui.

M. Harris: En d'autres termes, si vous aviez davantage de fret à transporter au moyen du même nombre de navires, avec la même structure de coût d'exploitation, pourriez-vous gagner de l'argent? Je veux dire que si l'activité était plus grande, que vous aviez davantage de marchandises à transporter, avec les mêmes droits de pilotage et les mêmes péages, feriez-vous des profits?

M. Hall: Oui, sans aucun doute. Toute cette rationalisation qui est en train est due au manque de fret. Comme je l'ai dit, la flotte est passée de 85 vraquiers à une quarantaine, c'est-à-dire a été réduite de près de moitié en dix ans.

[Texte]

[Traduction]

• 1640

Mr. Harris: So using that formula, is it possible that one of the problems you're facing is that because there's not enough business, you now find yourself with too many ships again?

Mr. Hall: No.

Mr. Harris: If you were carrying the current level with fewer ships, it would be more business per ship.

Mr. Hall: Sure, but you have to be careful. We're talking about assets that are worth a hell of a lot of money.

Mr. Harris: I realize that.

Mr. Hall: You just can't say you're going to scrap it because it only worked 50 days this year, as opposed to or 250 or 270 days or whatever the normal season is.

There's nothing that puts you more in focus than facing the firing squad, and when you're in financial difficulty this is what happens. Everybody takes a good sharp look at every number on the operating cost sheet, just to see what's going on and what can be done. It's not a problem peculiar to ship owners, it's a problem with the system. That's what we're trying to say. The seaway and the whole St. Lawrence system is facing a problem because there's not enough business. Maybe it's because we're charging too much. Maybe we haven't looked at that hard enough. Maybe we're not competitive with the Mississippi. We are certainly concerned about not being competitive with a merged CN-CP.

Mr. Harris: I understand it from some of the discussions and a witness we talked to earlier that the seaway and the shipping business is on the line as far as being able to make money or not, that they are struggling to just break even.

Crown corporations, like the seaway system and the pilotage authority—as Mr. Jordan said, if they don't make money and you start backing things up, it eventually gets back to the Canadian taxpayer.

Mr. Hall: I fully appreciate that.

Mr. Harris: In private business you don't have the luxury of finding another source of revenue. If business goes down and you're saturated with too many people in the same business, you start losing them. You don't have that taxpayer safety net.

Mr. Hall: As I say, I think we've done our job to rationalize the fleet and become more efficient, but there are swings in this market. They do go up and down.

As was indicated, there was a major swing by both the Seaway Authority and ourselves when the U.S. steel industry rationalized itself in the 1980s and the volume dropped almost five million tonnes. That was a major drop for us and a major loss of business for the fleet, which meant rationalizing the fleet. So you ratchet it down and that's what we've been doing.

M. Harris: Donc, en utilisant cette formule, est-il possible de dire que si votre problème est le manque de fret, vous vous retrouvez de nouveau avec une surcapacité?

M. Hall: Non.

M. Harris: Si vous transportiez le volume de fret existant avec moins de navires, chaque navire serait mieux utilisé.

M. Hall: Certes, mais il faut faire attention. Nous parlons là d'équipement qui coûte énormément d'argent.

M. Harris: J'en ai conscience.

M. Hall: Vous ne pouvez pas tout simplement mettre un navire au rebut parce qu'il n'a navigué que 50 jours dans l'année, au lieu de 250 ou 270 jours, ou quelle que soit une saison normale.

Il n'y a rien qui vous amène à mieux réfléchir que lorsque vous êtes devant un peloton d'exécution, et c'est ce qui se passe lorsque vous êtes confronté à des difficultés financières. Tout le monde passe à la loupe le moindre chiffre du bilan, pour trouver les moyens de faire des économies. Ce n'est pas un problème propre aux armateurs, le problème touche tout le système. C'est ce que nous essayons de montrer. C'est toute la Voie maritime du Saint-Laurent qui connaît un problème à cause du manque d'activité. C'est peut-être parce que nos prix sont trop élevés. Peut-être n'avons-nous pas surveillé cela d'assez près. Peut-être ne sommes-nous pas compétitifs par rapport au Mississippi. Nous craignons en tout cas de ne pas être compétitifs par rapport à un CN-CP fusionné.

M. Harris: D'après ce que j'ai entendu et ce qu'un témoin a dit précédemment, la Voie maritime et toute l'activité de transport maritime ont beaucoup de mal à gagner de l'argent, ont beaucoup de mal à seulement couvrir leurs frais.

Des sociétés d'État, comme la Voie maritime et l'Administration de pilotage—comme M. Jordan l'a dit, si elle sont déficitaires, c'est le contribuable canadien qui finit par payer.

M. Hall: Je le sais très bien.

M. Harris: Dans l'entreprise privée, vous n'avez pas le luxe d'un bailleur de fonds derrière vous. Si l'activité diminue et s'il y a trop de concurrents dans un secteur, un processus d'élimination commence. Vous n'avez pas le filet de sécurité que représente le contribuable.

M. Hall: Comme je l'ai dit, nous avons fait ce qu'il fallait pour rationaliser la flotte et devenir plus efficaces, mais il y a des fluctuations dans ce marché. L'activité monte et descend.

Comme je l'ai dit, il y a eu toute une adaptation, tant au niveau de l'administration de la Voie maritime que de nous-mêmes, lorsqu'est intervenue la rationalisation de la sidérurgie américaine dans les années quatre-vingt et que le volume a chuté de presque cinq millions de tonnes. Cela a représenté une énorme baisse pour nous et une grosse perte d'activités pour la flotte, et il a fallu rationaliser. Cela signifiait qu'il fallait diminuer la capacité, et c'est ce que nous avons fait.

[Text]

This Sub-Committee that I'm on for the seaway summit, we're looking at all costs, because the 14 people on that committee, both U.S. and Canadian, represent everybody. They represent the pilots, the unions, the ports and the ships, both Canadian and foreign. We're all trying to find ways to make the system more efficient. That's the name of the game.

If there are certain ways of... Let's take the elevator operations in Thunder Bay, for example. Now is not a good time to talk about it because the volume is so low—there's not enough business to keep the labour crowd happy up there—but if business was like it was a few years ago when the Russians were still here, it would make a lot more sense to me and be a lot more efficient if we could operate seven days a week, with ships going all weekend instead of shutting down or charging double overtime or whatever it is. It makes the whole thing very expensive.

It's things like that—changing the way we do business. That's why I give full marks to the Seaway Authority. They've been cooperating with us and looking at the idea of incentive tolls. If we can entice business away from the Mississippi for 50¢ or 25¢ a tonne, they're ready to look at it. That's business. That's looking at it and seeing what the heck you can do.

At the end of the day it's not likely to help their bottom line, but it might if more business comes in. If we can keep a ship busy for the whole nine-month season we start making money, but—

The Chairman: Thank you, Mr. Hall.

M. Guimond: Je ne poserai pas nécessairement de questions sur le WGTA, mais j'aimerais que vous élaboriez sur un commentaire que vous faites à la page 9 au sujet du recouvrement des coûts de la Garde côtière.

• 1645

Vous dites:

The timing for the possible imposition of more government charges could not be worse.

Hier, j'ai posé des questions au ministre quant à son intention de retenir aux armateurs les quelque 200 millions de dollars que coûte la Garde côtière du Canada. Est-il exact que ceci pourrait affecter la compétitivité et même l'avenir des ports du Saint-Laurent?

Mr. Hall: By all means, yes. As I said, I don't know what they are, but in discussions we've had with the minister and with senior officials in the department we have been stressing the global approach—the big picture. Let's look at all these little companies you have out there, whether it's the seaway or pilotage. What are they charging? Is there room to put another level of tax—which is what it is—on this industry? What will it do to those ports? What will it do to the fleet? What if the fleet can't pass it on to the shippers and the shippers say they can't compete?

[Translation]

Au sein de ce sous-comité où je siège en vue du Sommet de la Voie maritime, nous passons en revue tous les coûts, car les 14 membres, tant américains que canadiens, représentent tout le monde. Ils représentent les pilotes, les syndicats, les ports et les navires, tant canadiens qu'étrangers. Nous cherchons tous des moyens de rendre le système plus efficient. C'est tout le but poursuivi.

S'il y a des moyens de... Prenons par exemple le fonctionnement des élévateurs à Thunder Bay. Ce n'est pas un très bon moment pour en parler parce que le volume est si faible—il n'y a pas assez de grains en transit pour donner du travail à tout le monde là-bas—mais si l'activité était ce qu'elle était il y a quelques années lorsque les Russes étaient encore nos clients, il serait beaucoup plus efficace et rationnel de travailler sept jours par semaine, avec des navires venant charger chaque jour de la semaine, au lieu de fermer pendant la fin de semaine ou de payer des heures supplémentaires au tarif double. Cela rend tout le chargement très coûteux.

Ce sont des choses comme celles-là—il faut changer nos façons de travailler. C'est pourquoi je félicite l'administration de la Voie maritime. Elle collabore avec nous et réfléchit à l'idée de péages d'incitation. Si nous pouvons enlever du fret au Mississippi pour 50¢ ou 25¢ la tonne, elle est prête à l'envisager. C'est cela, le sens des affaires. C'est rechercher les occasions et les exploiter.

Au bout du compte, cela ne va pas réduire son déficit, à moins que l'on attire ainsi beaucoup plus de fret. Si nous pouvons occuper un navire pendant les neuf mois de la saison, nous commençons à gagner de l'argent, mais...

Le président: Je vous remercie, monsieur Hall.

Mr. Guimond: I won't necessarily ask any questions about the WGTA, but I would like you to elaborate on a comment you make on page 9, regarding cost recovery by the Coast Guard.

You say:

Il ne pourrait y avoir pire moment pour imposer davantage de redevances gouvernementales.

Yesterday I directed questions to the minister about his proposal to pass on to shipowners the cost of the Canadian Coast Guard, which comes close to \$200 million. Is it true that this would endanger the competitiveness and maybe the future of seaway ports?

M. Hall: Oui, absolument. Comme je l'ai dit, je ne sais pas à combien cela se monte, mais dans nos discussions avec le ministre et les hauts fonctionnaires du ministère, nous avons mis l'accent sur une approche globale, tenant compte de la situation d'ensemble. Regardons toutes ces petites sociétés d'État qui existent, qu'il s'agisse de l'Administration de la Voie maritime ou de l'Administration du pilotage. Quels sont leurs tarifs? Y a-t-il place pour un autre palier d'imposition de cette industrie—car c'est à cela que cela revient? Qu'en résultera-t-il pour ces ports? Qu'en résultera-t-il pour la flotte? Que se passera-t-il si la flotte ne peut répercuter ces montants sur les tarifs de transport ou que les expéditeurs disent qu'ils ne peuvent plus soutenir la concurrence?

[Texte]

The steel companies in Hamilton may say if you're suddenly going to nail us with another dollar or two a tonne in transportation costs because of this tax, we may decide to build a mini-mill down in Alabama and shut down Hamilton. We just can't afford it. Or they'll find some way to avoid the canal system if they can do it. Maybe it's by rail.

M. Guimond: Oui, ou en naviguant carrément sur d'autres lignes si on n'est pas capable de trouver de créneaux. Je donne l'exemple du *Thalassa Desgagnés*, qui fait des affaires entièrement à l'extérieur du Canada, mais qui est encore enregistré au Canada et a un équipage canadien, contrairement à certains de vos membres qui ont des pavillons de complaisance. Cela pourrait être dangereux s'ils arrêtaient de faire des affaires ici. Est-ce exact?

Mr. Hall: I think there are two points there, Monsieur Guimond. Yes, if there are more taxes imposed in whatever form it is going to go right through the industry. At the end of the day somebody has to pick it up and it can't be the shipowner. It has to be Stelco, the grain trader or somebody. There's a limit to what you can do.

Certainly, as we mentioned, if this did have an untoward effect on the grain trade, for example, the grain elevators at Baie Comeau and Port Cartier would be dead—closed. What will they do with them?

It has a bearing on the future of Dofasco or Stelco in Hamilton, because if all of a sudden the ships aren't there in sufficient numbers to move what they need at a price they can afford, they'll store somewhere else. They'll go to Minnesota and get American iron ore out of the midwest and it will come up the other way. Everybody in the St. Lawrence sees it, because there's no railway connection and nobody's going to build a railway in that part of the country. As beautiful as it is, it's awfully rugged to try to put a railway over.

There's no question we have to watch this and ensure it is not just another level of tax. As to the \$200 million that keeps being thrown out all the time, I have no idea. That's the big end of the stick. It may be a heck of a lot less than that; we don't know. We haven't been told.

We do know they're proposing rationalization of services within the coast guard system. We do know there are discussions going on between the coast guard people and the policy planning people, because the policy planning people handle all the crown agencies. The ADM for policy looks after the seaway and pilotage and all that. There has to be coordination of all these entities to make sure somebody comes up with a proper plan.

I don't know what they mean by commercialization exactly, but the other idea that has been thrown out is special operating agencies. I think it's somewhat akin to the Australian experience where they set up the Australian Maritime Safety Board, or whatever it's called, and turned over a lot of these services to that agency. On the board of directors were two government people and five non-government people, including one from labour. Their job was to look at it and find money to pay for it

[Traduction]

Les compagnies métallurgiques de Hamilton pourraient bien dire: si vous allez nous faire payer soudainement un ou deux dollars de plus par tonne en frais de transport, à cause de cette taxe, nous allons construire une mini-usine en Alabama et fermer celle de Hamilton. Nous n'avons tout simplement pas les moyens de payer. Ou bien les expéditeurs trouveront quelque moyen pour éviter de passer par la Voie maritime, peut-être en empruntant le rail.

Mr. Guimond: Yes, or maybe by using other shipping lines if they don't find slots in Canada. Take for example the *Thalassa Desgagné* which does business entirely outside of Canada but which is still registered in Canada with a Canadian crew, in contrast to some of your members who use convenience flags. It could be dangerous if they stopped doing business here. Don't you think so?

M. Hall: Il y a là deux aspects, monsieur Guimond. Oui, si on nous impose des taxes accrues, sous quelque forme que ce soit, cela se répercutera dans toute l'industrie. Au bout du compte, il faudra bien que quelqu'un paye et ce ne peut être l'armateur. Il faudra que ce soit Stelco, le négociant en céréales ou quelqu'un d'autre. Il y a une limite à ce que l'on peut faire.

Il est certain, comme nous l'avons dit, que si cela devait affecter le transport des céréales, par exemple, les élévateurs de Baie-Comeau et de Port Cartier seraient fichus—they fermieraient. Qu'en ferions-nous?

Cela a aussi une influence sur l'avenir de Dofasco ou de Stelco à Hamilton, car si tout d'un coup les navires ne sont plus là en nombre suffisant pour transporter les produits à un prix abordable, ils vont aller s'installer ailleurs. Ils s'installeront au Minnesota et feront venir leur minerai de fer du Midwest américain et l'achemineront par l'autre côté. Tout le monde dans le Saint-Laurent le voit venir, parce qu'il n'y a pas de liaison ferroviaire et personne ne va construire un chemin de fer dans cette partie du pays. Aussi beau soit-il, le terrain est trop accidenté pour y faire passer un chemin de fer.

Il ne fait pas de doute qu'il faudra surveiller cela de près et veiller à ce qu'il ne s'agisse pas d'une taxe supplémentaire. Pour ce qui est du chiffre de 200 millions de dollars que l'on lance à tout bout de champ, je n'ai aucune idée du montant. C'est peut-être exagéré, c'est peut-être beaucoup moins que cela; nous ne savons pas, on ne nous a rien dit.

Nous savons qu'ils proposent une rationalisation des services de la Garde côtière. Nous savons qu'il y a des discussions en cours entre les responsables de la Garde côtière et les responsables de la planification des politiques, lesquels s'occupent de toutes les sociétés d'État. Le sous-ministre adjoint responsable des politiques s'occupe de la Voie maritime et du pilotage et tout le reste. Il faut une coordination entre toutes ces entités si l'on veut s'assurer qu'un bon plan soit mis sur pied.

Je ne sais pas exactement ce qu'ils entendent par commercialisation, mais une autre idée qui a été lancée est celle des organismes de service spécial. Je pense que cela ressemble au prototype australien, au Maritime Safety Board de l'Australie, ou peu importe comment on l'appelle, qui a pris en charge bon nombre de ces services. Au conseil d'administration de celui-ci siègent deux représentants du gouvernement et cinq représentants non gouvernementaux, dont un des syndicats.

[Text]

from their own pockets—the shipowners' pockets, the shippers' pockets or whatever. If they don't like the service—if it's too much like a Cadillac and all they need is a Ford—then get rid of it. Make it smaller. Do whatever you want, but it's yours and you're going to pay for it.

That's another extreme. We just don't know. It may be a combination.

• 1650

People talk about the American harbour maintenance tax that was imposed. I think I heard Mr. Stewart say that's where the money came from to pay for the U.S. seaway because it doesn't charge any toll; it's only Canada that charges tolls these days. But that is not so. I checked, and the money comes out of the regular congressional budget. So getting back to your question on seaway tolls, that U.S. Seaway Authority gets its money out of the general tax funds.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall.

Mr. Jordan: I know that trying to sell the seaway as a system for transportation is not easy, because while most of us need a car and occasionally some of us travel by plane, so you sell your service. . . But couldn't you market? Or do you market this service aggressively, as a way of moving bulk materials at world levels? Does that marketing go on?

Mr. Hall: It goes on. And as I said, I give full marks to the Seaway Authority. It has now become part of the team. It used to be that the officials of the Seaway Authority felt they were operators of locks and had nothing to do with the marketing of the system. That has changed and the new management in the authority have done an excellent job of cooperating with and listening to us and coming up to us and saying that if something is new business or if there's suddenly a major increase in volume they'll give us a break. That approach is working. And our own members are doing the same thing. It's in their interest.

I know there was a case a couple of years ago involving iron ore coming from Brazil to go on to Chicago. Bethlehem Steel has a very big steel plant there. The competition was the Mississippi River system. Do you go by ocean ship from Brazil to New Orleans, then by barge up to Chicago? Or do you come up the St. Lawrence and transfer the cargo at the Port of Quebec? The cost was a difference of 25 cents a tonne, which we had to find somewhere. So everybody let's say kicked in a nickel so we could match the Mississippi cost. But we had this Sub-Committee along the way and we were looking at that issue again and trying to get a better understanding of Mississippi versus St. Lawrence.

One of the things we're finding is that more and more we're having difficulty in matching the Mississippi River system because of port charges—the cost of unloading that ocean ship and reloading a laker. The costs in Quebec are much higher than they are in the Mississippi system. So there are all these factors that have to be examined. As I say, I think we have been very aggressive.

[Translation]

Leur mission consistait à trouver des fonds pour financer ces services, dans leurs propres poches—les poches des armateurs, les poches des expéditeurs, tout le monde. S'ils n'aiment pas le service—s'il ressemble trop à une Cadillac alors qu'une Ford leur suffit—ils peuvent s'en débarrasser. Ils peuvent réduire. Ils peuvent faire ce qu'ils veulent, c'est à eux et c'est à eux de payer.

Voilà l'autre extrême. Nous ne savons pas ce que l'on choisira, peut-être une combinaison des deux.

Les gens parlent de la taxe d'entretien des ports américains qui a été imposée. J'ai entendu M. Stewart dire que c'est de là que provient l'argent pour financer la voie maritime américaine, car l'on n'y paie pas de péage; aujourd'hui, il n'y a que le Canada qui fasse payer des péages. Mais ce n'est pas vrai. J'ai vérifié, et les crédits proviennent du budget ordinaire voté par le Congrès. Donc, pour en revenir à votre question sur les péages de la Voie maritime, l'administration de la voie maritime américaine est financée par les recettes fiscales générales.

Le président: Je vous remercie, monsieur Hall.

M. Jordan: Je sais qu'il n'est pas facile de promouvoir la Voie maritime comme système de transport, car si la plupart d'entre nous avons besoin d'une voiture et, occasionnellement, de prendre un avion, si bien que nous achetons le service. . . Mais ne pourriez-vous pas faire plus de promotion commerciale, montrer que c'est un moyen de transporter les matériaux en vrac vers les marchés du monde? Est-ce que ce genre de campagne publicitaire se poursuit?

M. Hall: Oui. Comme je l'ai dit, j'en félicite l'Administration de la Voie maritime. Elle fait maintenant partie de l'équipe. Auparavant, elle considérait que son rôle se limitait à faire fonctionner les écluses et qu'elle n'avait rien à faire avec la commercialisation du système. Cela a changé et la nouvelle direction collabore très bien avec nous, nous écoute et nous assure des prix de faveur si nous trouvons du fret nouveau à transporter. Cette approche marche. Et nos membres font la même chose. C'est dans leur intérêt.

Je me souviens d'un cas il y a quelques années, où il s'agissait de minerai de fer en provenance du Brésil à destination de Chicago. Bethlehem Steel avait une grosse aciérie là-bas. Notre concurrent était le Mississippi. On avait le choix de transporter le minerai par navire hauturier depuis le Brésil jusqu'à la Nouvelle-Orléans, puis de le transborder sur des barges jusqu'à Chicago. Ou bien de passer par le Saint-Laurent en transférant le minerai à Québec. La différence de coûts était de 25c. par tonne, qu'il nous a fallu trouver quelque part. Tout le monde y est allé de son 5c., pour pouvoir offrir le même coût que le Mississippi. Nous avons constitué ce sous-comité en cours de route et nous avons récemment réexaminé toute la question pour essayer de mieux comprendre les facteurs de la concurrence entre le Mississippi et le Saint-Laurent.

L'une des constatations que nous avons faites, c'est que, de plus en plus, nous avons du mal à équilibrer les coûts du Mississippi à cause des frais portuaires—le coût du déchargement du navire hauturier et du chargement du navire laquier. Les coûts à Québec sont beaucoup plus élevés que sur le Mississippi. Il reste donc tous ces facteurs à examiner. Comme je l'ai dit, je pense que nous avons mené une politique commerciale très forte.

[Texte]

[Traduction]

I should also talk about the foreign flag vessels. An outfit called Federal Commerce and Navigation, or FEDNAV, has been very aggressive about bringing business into the St. Lawrence Seaway system. If business in the seaway improves right now you have the infrastructure there to handle more business without expanding. There'd be some added cost associated with more business, of course. So if business improves you don't have to revamp a lot of things. You've got the infrastructure there already.

Mr. Jordan: No, they're too... Well, let's look at the three different fleets.

Mr. Hall: The one that's in the deepest trouble is the grain fleet. It's the oldest, being 26 years old, on average, and some of its ships are well over 30 years old. Fourteen of those ships did not run one day last year. Why? Because the companies couldn't afford to pay for the required five-year drydocking. Every five years, according to coast guard rules and insurance rules—from Lloyd's Register of Shipping and all those people—the ships have to be drydocked. The cost of that drydocking is approximately \$500,000. The fleet didn't have the money, so those ships didn't operate.

That's the state of affairs today. You look at your fleet and say that one ship isn't as efficient as another, but the first one's due for its five-year survey, so you'll use the least efficient ship because it's not going to cost you much to fix it up. Those are factors that have to be addressed. That's why we have in this incentive package the fact that we've got to look at some sort of incentive scheme to: (a) assist the shipyards in this country that are dying or will be dying—and we need them and can't do without them; (b) provide jobs—and members of this government have been talking about jobs, jobs, jobs, and here's an opportunity; and (c) upgrade that fleet, which we need to do, so that it's in good shape to find out what GATT and WGTA and all that might mean, and to keep us going until say the year 2005, 2010, or 2015.

At that point the owners will decide what the trade is like and whether or not to replace those ships. But if we don't, then, getting back to your point, there's a possibility, as I said in my paper, that unless things start to show signs of improvement another six to eight grain ships could disappear this year.

• 1655

The Chairman: Mr. Easter, please go ahead.

Mr. Easter: Thank you, Mr. Chairman. I guess you're not going to let me get into the Western Grain Transportation Act.

The Chairman: Not today. That's not forever, but not today.

Mr. Easter: I guess I want to raise that point and just touch on it with the shipowners because I think you need to consider—I've seen your position in the past—the implication of higher direct freight rates to farmers and what that may mean in terms of... It's not a given if you change the Crow benefit that movement then is going to go through Thunder Bay.

Je veux parler aussi des navires battant pavillon étranger. Il y a une société du nom de Federal Commerce and Navigation, ou FEDNAV, qui cherche énergiquement à mener du fret à la Voie maritime du Saint-Laurent. Si l'activité dans la Voie maritime s'améliorait aujourd'hui, nous aurions en place toute l'infrastructure voulue pour cela, sans qu'une expansion soit nécessaire. Il y aurait bien sûr quelques coûts supplémentaires associés à un regain d'activité. Mais si elle augmente, nous n'aurons pas à rénover toutes sortes de choses, car l'infrastructure est déjà là.

M. Jordan: Non, ils sont trop... Eh bien, voyons les trois différentes flottes.

M. Hall: Celle qui a le plus de difficultés, c'est la flotte céréalière. C'est la plus ancienne, avec des navires vieux de 26 ans en moyenne, et certains de plus de 30 ans. Quatorze de ces navires sont restés immobilisés l'année dernière. Pourquoi? Parce que les compagnies n'avaient pas les moyens de payer le radoub quinquennal. Tous les cinq ans, selon les règles de la Garde côtière et des compagnies d'assurance—le Registre de la navigation Lloyd's et tous ces gens—les navires doivent passer en cale sèche. Cela coûte environ 500 000\$. Les armateurs n'avaient pas cet argent, si bien que les navires sont restés immobilisés.

Voilà où en sont les choses. Vous regardez votre flotte, et peut-être l'un de vos navires n'est-il pas aussi rentable qu'un autre, mais le plus rentable doit passer au bassin de radoub, si bien qu'on utilise ailleurs le moins efficient car il vous coûtera moins cher à réparer. Voilà le genre de facteur dont il faut s'occuper. C'est pourquoi nous proposons un programme d'incitation pour: a) aider les chantiers navals du pays qui sont en train de disparaître—nous en avons besoin et nous ne pouvons pas nous en passer; b) créer des emplois—le gouvernement ne cesse de parler de création d'emplois, voilà une bonne occasion; et c) rénover la flotte, ce qui est indispensable afin que nous soyons en mesure de profiter de tout ce que le GATT et la LTGO nous apporteront, et nous maintenir à flot jusqu'en 2005, 2010 ou 2015.

À ce moment-là, les armateurs décideront s'il vaut la peine ou non de remplacer ces navires. Mais si nous ne faisons pas tout cela, et j'en reviens là à notre propos, il y a le risque, comme je le disais dans mon mémoire, de voir disparaître encore six à huit navires céréalières cette année, si la situation ne s'améliore pas.

Le président: Monsieur Easter, vous avez la parole.

M. Easter: Je vous remercie, monsieur le président. Je suppose que vous n'allez pas me laisser parler de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Le président: Pas aujourd'hui. Ce n'est pas une interdiction éternelle, mais pas aujourd'hui.

M. Easter: J'aimerais quand même aborder cette question brièvement avec les armateurs car je pense que vous devez songer—et j'ai vu la position que vous avez adoptée par le passé—aux effets de la hausse des tarifs de fret pour les agriculteurs et à ce que cela signifie sur le plan de... Il n'est pas assuré que si l'on modifie le tarif du Nid-de-Corbeau ce fret va automatiquement transiter par Thunder Bay.

[Text]

Mr. Hall: I accept that.

Mr. Easter: You have to look at the implications of the Mississippi, and moving south as well.

Mr. Hall: That's correct.

Mr. Easter: There's no question about it that in the Mississippi, the fact that their marine corps or our marine corps of engineers, or whatever you call it, in terms of looking after the upkeep of the Mississippi gives them a distinct advantage. Really it un-levels, for lack of another word, the playing field. It possibly should be challenged under GATT.

On page 13 you talk about labour. I think it's a valid point. But in terms of looking at that, do you have any specific examples? You're saying it's likely based on rules that were in existence in 1959 when the seaway opened.

If the committee is going to look at that angle and make some recommendations in terms of current contracts and bringing them up to speed, do you have any specific examples of where we should be targeting?

Mr. Hall: In my discussions with everybody in Ottawa here in transport about the problems of the railway, for example, and the idea of this merger, what I've heard is that they have to do something. They're losing millions. What do they do if they want to get rid of, say, 10,000 employees who are excess to their needs? It's going to cost \$2 billion in settlement fees because of contracts devised 20 to 30 years ago.

I don't know what they are in the Seaway Authority. I have no idea what they say. I haven't seen them. But I have one specific case in mind. I've discussed it with the authority. When one of our ships go into a port, our crew ties up the ship with our own lines. They swing off, tie up the ship and then go about whatever work they're supposed to do.

When we approach the seaway at the lock wall, let's say at Saint Lambert Lock in Montreal, and there's a ship coming down, we have to wait. We tie up. Our crew gets off, ties up the ship and we wait. Then when the ship goes through, we untie, go into the lock and suddenly we have to use the seaway employees. Why? It's part of the union contract. That's all.

Mr. Easter: We certainly should have a look at that.

In terms of being competitive, I'm actually a grain user on the east coast. To me, water movement of bulk materials absolutely makes sense as compared with either trucking or rail, if it's possible to move it by water. The differential for me as a producer is \$55 to \$65 per tonne in barley costs in Prince Edward Island versus, say, Saskatchewan.

Do you have a cost comparison in terms of what it costs to move a tonne of barley from Thunder Bay to lower St. Lawrence elevators by boat, by water, versus by rail? Do you have any cost comparison on that? Certainly you're more than competitive, but what's the cost? Let me be specific. What's the cost by water versus the cost by rail? Do you know?

Mr. Hall: I don't think I'm at liberty to start giving away rates. If the Wheat Board wants to talk about the rate, I think the Wheat Board should talk about it.

[Translation]

M. Hall: Je l'admets.

M. Easter: Il y a la concurrence du Mississippi, du transport par le Sud.

M. Hall: C'est exact.

M. Easter: Il ne fait pas de doute que l'entretien assuré par le génie maritime américain donne un net avantage concurrentiel au Mississippi. Le terrain de jeu n'est plus égal. Éventuellement, cela pourrait être contesté en vertu du GATT.

A la page 13, vous parlez des frais de main-d'oeuvre. C'est une remarque valide mais avez-vous des exemples précis à donner? Vous dites que c'est probablement fondé sur des règles adoptées en 1959, à l'ouverture de la Voie maritime.

Si le comité va s'intéresser à cet aspect et formuler des recommandations pour ce qui est de l'actualisation des conventions actuelles, avez-vous des exemples précis à citer sur lesquels nous devrions nous concentrer?

M. Hall: Dans mes discussions avec les fonctionnaires des transports ici à Ottawa, sur les problèmes des chemins de fer, par exemple, et cette idée de fusion, on m'a dit qu'il fallait faire quelque chose. Les compagnies de chemins de fer perdent des millions de dollars. Que faire s'il faut se débarrasser, mettons, de 10 000 employés excédentaires? Ça va leur coûter 2 milliards de dollars en indemnités de licenciement à cause de conventions signées il y a 20 ou 30 ans.

Je ne sais pas à quoi ressemblent les conventions dans l'Administration de la Voie maritime. Je n'en ai pas idée. Je ne les ai pas vues. Mais je songe à un cas bien précis. J'en ai discuté avec l'Administration. Lorsque l'un de nos navires entre dans un port, notre équipage amarre le navire avec nos propres amarres. Ensuite, il continue à faire son travail.

Lorsque nous approchons d'une écluse, mettons l'écluse Saint-Lambert à Montréal, et qu'un navire est déjà engagé, nous devons attendre. Nous amarçons. Notre équipage descend, amarre le navire et nous attendons. Puis, une fois que nous entrons dans l'écluse, nous devons soudainement faire appel au personnel de la Voie maritime. Pourquoi? C'est écrit dans la convention collective. C'est tout.

M. Easter: Nous devrions certainement jeter un coup d'oeil là-dessus.

Pour ce qui est de la compétitivité, je suis actuellement utilisateur de céréales sur la côte ouest. Pour moi, le transport par eau des matériaux en vrac est de loin préférable au transport par route ou par rail, si la possibilité du transport par eau existe. La différence pour moi, en tant que producteur, est de 55\$ à 65\$ par tonne pour le coût de l'orge à l'Île-du-Prince-Édouard par opposition à, mettons, la Saskatchewan.

Avez-vous une comparaison du coût du transport d'une tonne d'orge de Thunder Bay jusque vers les élévateurs du Bas Saint-Laurent par eau et par rail? Avez-vous ce genre de comparaison de coûts? Vous êtes certainement plus que compétitif, mais quel est le coût? Je vais être précis. Quel est le coût du transport par eau, par opposition au coût du transport par rail? Le savez-vous?

M. Hall: Je ne suis pas autorisé à vous parler de tarifs. Si la Commission du blé veut vous parler de tarifs, c'est à elle qu'il faut poser la question.

[Texte]

Let me put it this way: to the best of my knowledge—

The Chairman: Mr. Hall, that's a fair question. How else can we make and arrive at a decision? The member has asked a question. Do you have a comparison of the rates between Thunder Bay and one of the downriver ports by rail or by water? There's nothing secret about that. Please cooperate with the member and provide the rates.

• 1700

Mr. Hall: I can say this. The cost by rail is probably \$5 a tonne higher than by water.

Mr. Easter: That's all?

Mr. Hall: That's all. That's from Thunder Bay to the St. Lawrence. From the farm to Thunder Bay, I don't know that.

Mr. Easter: Well, yes, it's a different matter.

Mr. Hall: I'm sorry, wait a minute. I have some numbers in my head here. There's a water rate, then you have to take into account other costs. It would be closer to \$9 a tonne.

Mr. Easter: Yes, I thought you were a little low. Thank you.

The Chairman: If you would like to correct that after some thought, Mr. Hall—

Mr. Hall: No, I'm saying \$9 now. I think \$9 is the number.

The Chairman: I understand, but if you may want to think about it some more. Part of your presentation was on non-compensatory rates.

Mr. Hall: Right.

The Chairman: I don't know if anyone knows what the costs of rail rates are. I think it's a very valid question.

Mr. Hall: Yes, I understand.

The Chairman: It would be very important to the members of the committee. Would you correspond with the clerk so she could circulate some background information? Perhaps when you give us the rate by ship you would break it down to give the actual cost and the artificial cost of the movement as to tolls, pilotage, and so on.

Mr. Hall: I see what you mean.

The Chairman: In 1959, when the seaway opened, there was a vision for its future as to how it could play an important role in the transportation system in this country.

We're off the track. We've lost the vision. Perhaps it's changed. I would like you to take just a minute of time, please. Will you, representing the shipowners of the Great Lakes, tell us what your vision is and where you think the seaway should be headed. What role can we play?

Mr. Hall: The main thing this committee can accomplish is to endorse the viability of the seaway. This is needed as an absolute necessity for industry in the Great Lakes-St. Lawrence region.

[Traduction]

Disons les choses ainsi: à ma connaissance. . .

Le président: Monsieur Hall, c'est une question loyale. Comment pourrions-nous autrement prendre une décision? Le député a posé une question. Avez-vous une comparaison des tarifs entre Thunder Bay et l'un des ports en aval, par rail ou par eau? Il n'y a rien de secret là-dedans. Veuillez coopérer avec le député et nous fournir les tarifs.

M. Hall: Je peux vous dire qu'il en coûte probablement 5\$ de plus la tonne par chemin de fer que par eau.

M. Easter: C'est tout?

M. Hall: C'est tout, entre Thunder Bay et le Saint-Laurent. Entre la ferme et Thunder Bay, je n'en sais rien.

M. Easter: Bien sûr, c'est une autre histoire.

M. Hall: Excusez-moi, un instant. J'ai quelques chiffres en tête. Il y a le prix du transport par eau, mais il faut aussi tenir compte d'autres coûts. Ce serait probablement plus proche de 9\$ la tonne.

M. Easter: Oui, il me semblait que vos chiffres étaient un peu bas. Merci.

Le président: Si vous voulez apporter des corrections après réflexion, monsieur Hall. . .

M. Hall: Non, c'est bien 9\$, il me semble.

Le président: Je comprends, mais si vous aimez mieux, vous pouvez y réfléchir encore. Votre exposé a porté en partie sur les taux non compensatoires.

M. Hall: C'est exact.

Le président: J'ignore si quelqu'un sait quels sont les tarifs ferroviaires. Je pense que c'est une question très valable.

M. Hall: Oui, je comprends.

Le président: Ce serait très important pour les membres du comité. Pourriez-vous communiquer avec la greffière pour qu'elle puisse nous distribuer de la documentation à ce sujet? Vous pourriez peut-être également, quand vous nous préciserez les prix du transport par eau, les répartir entre le coût réel et le coût artificiel de ce transport, par exemple en raison des droits de péage, de pilotage et ainsi de suite.

M. Hall: Je comprends.

Le président: En 1959, quand la Voie maritime s'est ouverte, on envisageait qu'elle pourrait jouer à l'avenir un rôle important dans le réseau de transports de notre pays.

Mais cela ne s'est pas concrétisé. Nous avons perdu cet optimisme. Il est possible que les choses aient changé. J'aimerais que vous preniez une petite minute pour nous dire, en tant que représentants des armateurs des Grands Lacs, comment vous envisagez l'avenir et quelle devrait être d'après vous l'orientation future de la Voie maritime. Quel rôle pouvons-nous jouer?

M. Hall: La principale chose que le comité peut faire, c'est de reconnaître la viabilité de la Voie maritime. C'est absolument essentiel pour l'industrie de la région des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

[Text]

We're going through difficult times now. It's a hiccup period. I accept all that. I cannot help but feel that things are slowly, but surely, turning.

We have a major problem. One of the major losses in commodities last year was because of the problem in the province of Ontario. The industry base is way down. The demand for electricity is way down. Ontario just bought five million tonnes of coal less than what they would normally buy. It's a lot of volume for us.

We have these external things that have brought changes for us, such as the EEC. Now we have the GATT, which may reverse it a little bit.

I think there's a future for more grain movement through the system. There's the steel industry, unless things really get out whack and they decide they're going to leave Canada altogether because of costs here. They're going to be there. There are other trades out there that will keep us occupied. I think it's there.

I'm sure American trade is going to change. One thing just occurred about a month ago. You're aware of the Jones Act in the United States. It's extremely protective. We have been hammering for the last few years to open up the cargo preference laws concerning food-aid cargo, Russian cargo, giveaway cargo, and all this sort of thing. The Great Lakes aren't getting their share. It's going out of the gulf, or it's going out of the east coast. It's not going out of the Great Lakes because there are no America-flagged ships capable of going through the seaway.

Here we have idle tonnage. We're trying to figure out what to do with these things, because there's not enough wheat coming from the Wheat Board. Why can't you look at the idea of opening up the rules and regulations just a wee bit. That way you'd help your own American ports. You'd help your own American labour, and you'd help your Canadian partners under the FTA. We'll move it for you to the St. Lawrence, then put it on an American-flagged ship.

Finally, the first crack occurred. There was a sale of 800,000 tonnes of grain to Israel. I think it was a type of food aid. The marine administration in Washington said up to 250,000 tonnes of that would be allowed to go through the Great Lakes system on foreign-flagged feeder ships.

I would think we're the ones who will move it. I don't see it making any sense to a foreign-flagged operator coming into the St. Lawrence to take it down to the gulf and put it on an American-flagged ship. He'd want to take the cargo right across and not stop in the St. Lawrence.

[Translation]

Nous traversons actuellement une période difficile. Il y a des ratés et je suis le premier à le reconnaître. Mais je ne peux pas m'empêcher de penser que les choses sont en train de changer, lentement mais sûrement.

Nous avons un problème grave. La situation en Ontario est une des principales causes de la baisse du transport des marchandises. Le secteur industriel est en plein déclin, et la demande d'électricité a baissé considérablement. L'Ontario a acheté récemment cinq millions de tonnes de charbon de moins que ce qu'elle achèterait normalement. C'est un gros volume pour nous.

Il y a toutes sortes de facteurs externes qui ont changé notre situation, par exemple la CEE. Nous avons maintenant le GATT, qui pourrait peut-être renverser la vapeur jusqu'à un certain point.

Je pense qu'il serait possible d'augmenter le transport des céréales sur l'ensemble du réseau. Il y a aussi l'industrie de l'acier, à moins que la situation se détériore complètement et que ces gens décident de quitter carrément le Canada à cause des coûts. Mais ils vont être là. Et il y a d'autres secteurs qui nous garderont occupés. Je pense que les possibilités sont là.

Je suis convaincu que le commerce américain va changer. Il s'est produit quelque chose il y a un mois environ. Vous connaissez l'existence de la Loi Jones aux États-Unis. Elle est extrêmement protectionniste. Nous réclamions depuis quelques années la réouverture des lois imposant la préférence aux navires battant pavillon américain, par exemple pour les navires transportant de l'aide alimentaire ou des dons, des marchandises destinées à la Russie, et d'autres choses de ce genre. Les Grands Lacs n'obtiennent pas leur part. Ces marchandises passent par le golfe, ou alors par la côte est. Elles ne passent plus par les Grands Lacs parce qu'il n'y a pas de navires battant pavillon américain qui soient capables de passer dans la Voie maritime.

Nous ne fonctionnons donc pas à pleine capacité. Nous essayons de savoir ce qu'il faut faire pour résoudre ces problèmes parce qu'il n'y a pas assez de blé qui nous arrive de la Commission canadienne du blé. Pourquoi les Américains ne pourraient-ils pas examiner la possibilité d'ouvrir un peu les règles du jeu? De cette façon, ils aideraient leurs propres ports et leurs propres travailleurs, tout en aidant leurs partenaires canadiens dans le cadre de l'Accord de libre-échange. Nous leur offrons de transporter leurs marchandises jusqu'au Saint-Laurent, après quoi elles pourront être embarquées à bord d'un navire battant pavillon américain.

La première percée s'est finalement produite. Il y a eu une vente de 800 000 tonnes de grains à Israël. Je pense que c'était ni plus ni moins que de l'aide alimentaire. L'administration maritime à Washington a autorisé 250 000 tonnes à transiter par le réseau des Grands Lacs à bord de porte-conteneurs sous pavillon étranger.

• 1705

Je suppose que c'est nous qui allons transporter cette marchandise. Je ne vois pas comment un armateur étranger pourrait venir dans le Saint-Laurent pour transporter cela jusqu'au golfe, et charger ensuite le tout sur un navire américain. Il voudrait certainement transporter la marchandise jusqu'au bout, sans s'arrêter au Saint-Laurent.

[Texte]

There's a beginning. There could be a change of attitude coming in the next few years, and there's a fair amount of that business. Millions of tonnes of this food aid goes out from the United States to various parts of the world. It's not necessarily all in the seaway's catchment area, but there are opportunities.

The part of the dream that went wrong was the fact that there were too many expectations. Everybody was figuring that general cargo and other types of cargo, quite apart from bulk, were just suddenly going to flow into the whole system. It didn't happen because containers suddenly came into being. That was a whole new concept. Nobody knew about containers at that time when suddenly they came into being.

Then it was on-time delivery and watching your inventory costs. The seaway shut down for three months. That was too bad. That doesn't suit a container operator; he wants to operate twelve months of the year. He doesn't want to work with us at one rate for nine months, then get taken by the railways for the other three months. If you won't do business with us for twelve months, I'll give you a lower rate, but for only three months, this is your rate.

I think a lot of that changed the perception. Another area that changed was the big downsizing of the steel industry. That was a major blow to all of us. At the same time, President Carter forced an embargo on grain shipments to Russia because they invaded Afghanistan. Suddenly another 5 million tonnes of grain disappeared from the system. A lot of it is external factors.

The Chairman: Thank you, Mr. Hall. Just before you leave, would you give us your undertaking? I have a series of questions here that weren't all touched on today.

Mr. Hall: Right.

The Chairman: The clerk will write you about these questions. If you'd be kind enough to respond, I'll circulate them to the committee. Thank you.

Mr. Hall: Mr. Chairman, will I be receiving those from the clerk?

The Chairman: Yes.

Mr. Hall: Thank you.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Hall. Thank you, Mr. Hunter. It was very informative.

[Proceedings continue in camera]

[Traduction]

C'est un début. Nous pourrions assister à un changement d'attitude au cours des prochaines années, comme cela se produit souvent dans notre industrie. Les États-Unis expédient des millions de tonnes d'aide alimentaire dans diverses régions du monde. Ce n'est pas nécessairement entièrement dans la zone d'attraction de la Voie maritime, mais il y a des possibilités.

La partie du rêve qui ne s'est pas réalisée, c'est que les attentes étaient trop élevées. Tout le monde s'imaginait que les marchandises diverses et les autres types de marchandises, sans parler des marchandises en vrac, allaient tout à coup être dirigées dans le réseau. Cela ne s'est pas produit parce que les conteneurs sont apparus. C'était un tout nouveau concept. Personne ne connaissait les conteneurs avant qu'ils fassent leur apparition tout à coup.

Il y a eu ensuite la méthode de la livraison au moment adéquat et les tentatives pour réduire les frais de stockage. En outre, la Voie maritime ferme pendant trois mois. C'est dommage. Cela ne convient pas aux compagnies de conteneurs, qui veulent fonctionner 12 mois par année. Ils ne veulent pas travailler avec nous, à un certain tarif, pendant neuf mois et devoir se tourner ensuite vers les chemins de fer pour les trois autres mois. Si vous ne voulez pas faire affaire avec nous pour 12 mois, nous allons vous consentir un tarif plus bas, mais seulement pour trois mois, c'est votre tarif.

Je pense que tout cela a changé la perception des choses. Et il y a eu aussi l'importante réduction de l'industrie de l'acier. Cela a été un dur coup pour nous tous. Au même moment, le président Carter imposait un embargo sur les envois de grains en Russie parce que les Russes avaient envahi l'Afghanistan. C'était donc encore 5 millions de tonnes de grains qui disparaissaient du réseau tout d'un coup. Il y a beaucoup de facteurs externes.

Le président: Merci, monsieur Hall. Avant que vous partiez, pouvez-vous nous donner un engagement? J'ai toute une série de questions ici auxquelles nous n'avons pas touché aujourd'hui.

M. Hall: C'est exact.

Le président: La greffière va vous transmettre ces questions par écrit. Si vous aviez l'amabilité de nous fournir des réponses, je les ferais distribuer aux membres du Comité. Merci.

M. Hall: Monsieur le président, est-ce que je vais recevoir ces questions de la greffière?

Le président: Oui.

M. Hall: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Hall et monsieur Hunter. Votre présentation a été très instructive.

[La séance se poursuit à huis clos]



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Coeur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Shipowners Association:

Norman Hall, President;

Neil Hunter, Director of Marine Operations.

TÉMOINS

De l'Association des armateurs canadiens

Norman Hall, président;

Neil Hunter, directeur, Opérations maritimes.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Tuesday, May 3, 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 4

Le mardi 3 mai 1994

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, spécifiquement le transport du grain

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MAY 3, 1994

(6)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met jointly with the Sub-Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food at 9:37 o'clock a.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairperson, Joe Comuzzi, of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway, presiding.

Members of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Members of the Sub-Committee on Grain Transportation present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake Hoeppner, Jean-Paul Marchand, and Paul Steckle.

Other Members present: Léon Benoît, Stan Dromisky, Stan Keyes, and Bob Speller.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Grain Transportation Agency: Peter Thomson, Administrator; Mike Shumsky, Executive Director, Planning; Bruce McFadden, Executive Director, Operations. *From the Prairie Pools:* Charlie Swanson, Executive Member and President, XCAN Grain Pool Ltd.; Patty Townsend, Manager, Communications. *From the United Grain Growers:* Paul Earl, Manager, Corporate Affairs.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Peter Thomson made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 11:15 o'clock a.m., by unanimous consent, Wayne Easter took the Chair as Acting Chairperson.

Charlie Swanson made an opening statement and, with Patty Townsend, answered questions.

Paul Earl made an opening statement.

At 12:13 o'clock p.m., Joe Comuzzi resumed the Chair.

Paul Earl answered questions.

At 12:50 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 3 MAI 1994

(6)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports tient une réunion conjointe avec le Sous-comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, à 9 h 37, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Joe Comuzzi, (*président*).

Membres du Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Membres du Sous-comité du transport du grain: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake Hoeppner, Jean-Paul Marchand et Paul Steckle.

Autres députés présents: Léon Benoît, Stan Dromisky, Stan Keyes et Bob Speller.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De l'Office du transport du grain: Peter Thomson, administrateur; Mike Shumsky, directeur exécutif, Planification; Bruce McFadden, directeur exécutif, Exploitation. *Du Syndicat du blé des Prairies:* Charlie Swanson, membre du Conseil et président, XCAN Grain Pool Ltd.; Patty Townsend, gérante, Communications. *De United Grain Growers:* Paul Earl, gérant, Affaires générales.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, notamment le transport du grain (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Peter Thomson fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 11 h 15, à l'unanimité, Wayne Easter est désigné président suppléant.

Charlie Swanson fait un exposé puis, avec Patty Townsend, répond aux questions.

Paul Earl fait un exposé.

À 12 h 13, Joe Comuzzi reprend le fauteuil.

Paul Earl répond aux questions.

À 12 h 50, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, May 3, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 3 mai 1994

• 0936

The Chairman: Good morning, ladies and gentlemen. Pursuant to Standing Order 108, this is a joint meeting of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport.

I welcome this morning the Standing Committee on Agriculture from the House of Commons, which has decided to join us today and for the balance of these hearings on railcar shortages in Canada inasmuch as the issue is of importance to the Standing Committee on Agriculture as it is to the Standing Committee on Transport.

Our witnesses today from the Grain Transportation Agency are Mr. Peter Thomson, administrator; Mr. Mike Shumsky, executive director, planning; and Mr. Bruce McFadden, executive director, operations.

I welcome you gentlemen to Ottawa and thank you for coming to the committee.

By way of background, the subcommittee on the seaway was given the task of looking into what we thought was a critical situation with respect to the availability of grain cars to move our product to market.

On April 14 the subcommittee wanted to establish whether indeed there was a problem with that. We wrote to all of the stakeholders and users of the system. We also wrote to CN, CP, the Grain Transportation Agency, and other parties involved and asked a series of questions, the first one being, is there indeed a problem with respect to getting our product to market in a timely fashion in order to maximize the return to the farmer?

Naturally, to a question like that to all of those participants in the agricultural and transportation community in Canada there were a variety of answers, but the one issue that came through loud and clear was that there were some—particularly the agency and the railroads—who said that there may have been a problem but they think it has been remedied.

I think the users to a person—if I could summarize a response—thought there was a problem that began last fall and was not corrected, and they still consider there to be a serious problem today.

As a result of those answers, we thought it only appropriate that we bring those people together in these hearings today and tomorrow and try to come to some conclusion and remedy with respect to getting our grain to market in a timely fashion to enhance a return to the farmer.

Mr. Thomson.

Mr. Peter Thomson (Administrator, Grain Transportation Agency): Thank you, Mr. Chairman.

We're pleased that you invited us to appear before your joint committee hearings.

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Conformément au Règlement 108, nous avons convoqué une réunion mixte du Sous-comité de la voie maritime du St-Laurent et du Comité permanent des transports.

Je souhaite la bienvenue, ce matin, au Comité permanent de l'agriculture de la Chambre des communes, qui a décidé de se joindre à nous jusqu'à la fin de ses audiences consacrées à l'examen des pénuries de wagons au Canada, étant donné qu'il s'agit là d'une question aussi importante pour le Comité permanent de l'agriculture qu'elle l'est pour le Comité permanent des transports.

Les témoins représentant l'Office du transport des grains sont M. Peter Thomson, administrateur; M. Mike Shumsky, directeur exécutif, planification; et M. Bruce McFadden, directeur exécutif, opérations.

Je vous souhaite la bienvenue à Ottawa, messieurs, et vous remercie d'être venus.

À titre d'information, je tiens à signaler que le Sous-comité de la voie maritime a été chargé d'étudier ce que nous considérons comme une situation critique créée par l'insuffisance de wagons pour transporter notre grain vers les marchés.

Le 14 avril, le Sous-comité a voulu s'assurer qu'il y avait effectivement un problème dans ce domaine. Nous avons écrit à tous les intéressés et utilisateurs du système. Nous avons également écrit au CN, au CP, à l'Office du transport des grains, et à d'autres parties concernées pour leur poser une série de questions dont la première était la suivante: l'acheminement de nos produits au marché, en temps opportun, afin d'optimiser les recettes du céréaliculteur, pose-t-il un problème?

Naturellement, une question qui s'adressait à tous les membres des milieux de l'agriculture et des transports au Canada, a suscité des réponses très diverses, mais il en est ressorti que certains d'entre eux—en particulier l'Office et les compagnies ferroviaires—ont déclaré qu'il y avait peut-être un problème, mais qu'à leur avis, il était réglé.

Je crois que les utilisateurs considéraient tous—si je peux me permettre de résumer leur réponse—que le problème qui était apparu l'automne dernier n'avait pas été réglé, et qu'il demeurerait encore grave aujourd'hui.

À la suite de ces réponses, nous avons pensé que nous nous devons de réunir tous les intéressés aux audiences d'aujourd'hui et de demain, d'essayer de parvenir à une conclusion et de trouver un moyen d'acheminer nos grains au marché, en temps opportun, afin d'améliorer les recettes des céréaliculteurs.

Monsieur Thomson.

M. Peter Thomson (administrateur, Office du transport des grains): Merci, monsieur le président.

Nous sommes bien contents que vous nous ayez invités à comparaître aux audiences de votre Comité mixte.

[Texte]

I would apologize in advance that, due to the shortness of time we had available to us, we were unable to have translations done of our background paper and my remarks. I do hope the francophone members will forgive us for that.

The Chairman: I just might point out to my colleagues that I've asked for speedy translation services on all submissions made. Because of the haste in calling this meeting together, there has been some difficulty. But I've asked that other reports we have received be translated in the quickest possible time.

Mr. Thomson: In my brief opening remarks I will highlight the grain movement situation we have experienced so far in the crop year and discuss the measures and initiatives that have been implemented or are under way to address the situation.

Before proceeding, I thought it might be useful to the committee to provide a brief overview of the GTA's involvement and responsibilities as they relate to grain movement.

● 0940

The GTA's role is to coordinate the movement of western grain for domestic use and to export position in a prompt, efficient, and systematic manner for the purpose of maximizing returns to producers. The GTA performs its car allocation functions as a mutual body by working closely with all industry participants, with a goal of ensuring that available cars are distributed fairly among all shippers. The procedures employed by the agency have been developed in consultation with industry. The last industry review of car allocation procedures was carried out by the senior grain transportation committee approximately a year ago.

Our weekly car allocation responsibilities can be divided into three distinct steps. The first is to determine overall car supply. We do this by meeting with the railways and the Canadian Wheat Board to determine car requirements by destination and to estimate the number of cars that the railways will have for loading. Once the number of cars available for each destination is determined, the GTA divides these cars between the Canadian Wheat Board for milling and export wheat and barley movement and private shippers for canola, oats and non-board feed, wheat, and barley. For all remaining commodities, such as rye, flax seed, peas, and other specialty crops, shippers negotiate directly with the railways for their car supply. The third function that the GTA performs is to allocate the cars for canola, oats and non-board feed grains to individual shippers.

After the initial allocation process, the private companies, the Canadian Wheat Board, and the railways determine specific locations where cars will be placed for loading. When there is a reasonable balance between the demand or movement and available rail car capacity, all orders are filled within reasonable timeframes, and generally all sales commitments are met. The task under these conditions is to coordinate movement, logistics, and just-in-time inventory at ports, so that the right grain moves

[Traduction]

Je vous présente d'avance des excuses car, du fait du peu de temps dont nous disposons, nous n'avons pas pu faire traduire notre mémoire et mes propos. J'espère bien que les membres francophones me le pardonneront.

Le président: Je tiens à signaler à mes collègues que j'ai demandé que l'on traduise rapidement tous les mémoires présentés. La rapidité avec laquelle cette réunion a été convoquée a en effet créé quelques problèmes dans ce domaine. Mais j'ai demandé que les autres rapports reçus par nous soient traduits le plus rapidement possible.

M. Thomson: Dans ma brève déclaration préliminaire, je vais décrire, dans ses grandes lignes, la situation en matière de transport du grain que nous avons connue jusqu'à présent au cours de la campagne agricole, et je vais parler des mesures et des initiatives mises en oeuvre ou en cours pour normaliser la situation.

Avant de poursuivre, je crois qu'il serait utile pour le Comité que je présente un bref aperçu du rôle et des responsabilités de l'OTG en ce qui concerne le transport des grains.

L'OTG a pour rôle de coordonner le transport des grains de l'ouest destinés à la consommation intérieure et à l'exportation, de manière prompte, efficace et systématique afin d'optimiser les recettes des producteurs. L'OTG remplit ses fonctions d'attribution des wagons en travaillant en étroite collaboration avec tous les participants de l'industrie de manière à assurer une répartition équitable des wagons disponibles entre tous les expéditeurs. Les méthodes employées pour cela ont été élaborées par l'Office en consultation avec l'industrie. Le dernier examen des méthodes d'attribution de wagons a été effectué par le Comité supérieur du transport des grains, il y a environ un an.

On peut répartir nos responsabilités hebdomadaires dans ce domaine entre trois opérations distinctes. La première consiste à déterminer le chiffre global des wagons disponibles. Pour cela, nous rencontrons les compagnies ferroviaires et la Commission canadienne du blé afin d'établir les besoins en wagons par destination et d'estimer le nombre de wagons que ces compagnies pourront affecter au transport du grain. Une fois déterminé le nombre de wagons disponibles pour chaque destination, l'OTG répartit ceux-ci entre la Commission canadienne du blé pour le transport du blé de meunerie et d'exportation et de l'orge, et les expéditeurs privés pour celui du canola, de l'avoine et des grains fourragers c'est-à-dire le blé et l'orge hors-Commission. Pour tous les autres produits, tels que le seigle, la graine de lin, les pois, et d'autres cultures spéciales, les expéditeurs négocient directement avec des compagnies ferroviaires pour obtenir des wagons. La troisième fonction que remplit l'OTG, consiste à attribuer aux divers expéditeurs les wagons pour le transport du canola, de l'avoine et des grains fourragers hors-Commission.

Après ce processus initial d'attribution, les sociétés privées, la Commission canadienne du blé et les compagnies ferroviaires choisissent les endroits où se fera le chargement des wagons. Lorsque la demande de transport de grain et la capacité ferroviaire concordent à peu près, toutes les commandes sont exécutées dans des délais raisonnables et, en général, tous les engagements de vente sont respectés. Lorsque c'est le cas, le travail consiste à coordonner le transport, la logistique, et le

[Text]

forward at the right time. In these circumstances, the agency seeks to minimize the extent of direct intervention in car allocation by, for example, allocating cars subject to authorization of orders by the unload terminal.

In times when there is a surplus of rail car capacity, coordinating efforts turn to minimizing system costs; for example, to avoid unnecessary weekend unloading. When there is insufficient rail car capacity relative to demand, cars must be rationed. Under the current car allocation system, which rations cars to all shippers in proportion to their sales, the agency responds by requesting and verifying sales and supply position statements from shippers. Under this system, all shippers share in the shortfall. This usually means that no one is satisfied with the number of cars allocated to them.

This is the situation faced currently by the grain industry. All parties have been cut back on allocations relative to their sales position. Some shippers and marketers have expressed frustration with the system, but without the ability to instantly increase capacity, the agency's role is to ensure that the allocation procedures are administered fairly. Again, under the current car allocation procedures, all parties share in the shortfall.

The grain industry has experienced a severe backlog of grain movement relative to sales commitments, which is a result of a number of factors, including an insufficient number of grain cars. The industry experienced a shortfall in rail car capacity during the second half of October, November, and the first part of December because of unexpected increases in sales demand for both Western Grain Transportation Act and commercial non-WGTA grain movement. This followed a wet fall and late harvest, which compressed that demand into a tight timeframe.

After the close of navigation at Thunder Bay, weekly car programs were sufficient to meet sales for a short period in late December and early January. However, extreme winter weather conditions throughout most of January and February throughout Canada and parts of the United States resulted in reduced grain deliveries from farms and hampered operations of country and terminal elevators and the railways.

As well, a work stoppage from January 29 to February 9 involving west coast longshoremen halted vessel movements, which equated to a direct loss of approximately 6,000 unloads or about half a million tonnes.

More recently, heavy ice conditions on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system have delayed vessel arrivals and have resulted in congestion at terminals in Thunder Bay.

The railways have steadily increased their hopper car fleets from 21,500 cars at the beginning of October to 27,341 cars as of April 27. The North American lease market, which the railways use heavily to supplement their grain fleets, has been very tight

[Translation]

stockage au moment opportun aux ports, de manière à ce que le transport du grain approprié se fasse au bon moment. L'Office s'efforce alors de réduire au minimum l'intervention directe dans l'attribution des wagons à l'assujettissant à l'approbation des commandes par le terminus de déchargement.

Lorsqu'il y a un excédent de wagons, l'Office concentre ses efforts de coordination sur la réduction des coûts du système; par exemple, pour éviter, lorsque ce n'est pas nécessaire, les déchargements en fin de semaine. Lorsque le nombre de wagons disponibles est insuffisant pour la demande, ils doivent être rationnés. En vertu du système actuel de répartition des wagons, qui attribue des wagons à tous les distributeurs en fonction de leurs ventes, l'Office réclame à ceux-ci des déclarations afin de vérifier leurs ventes et l'approvisionnement. Dans ce système, la pénurie de wagons est répartie entre tous les expéditeurs, ce qui signifie qu'habituellement, aucun d'entre eux n'est satisfait du nombre de wagons qui lui est attribué.

Voilà la situation à laquelle le secteur céréalier est actuellement confronté. Pour tous ses membres, le nombre de wagons attribués a été réduit en fonction de l'importance de leurs ventes. Certains expéditeurs et distributeurs ont critiqué le système, mais sans les moyens d'accroître instantanément la capacité, l'Office a pour rôle de veiller à ce que les méthodes de répartition soient administrées de manière équitable. Comme je l'ai dit, en vertu du système actuel, on répartit donc le manque de wagons entre tous les intéressés.

Le secteur céréalier n'a pas toujours pu respecter ses engagements de vente à cause d'important retard dans le transport des grains, qui est dû à un certain nombre de facteurs, notamment le nombre insuffisant de wagons-trémies. Cette pénurie de wagons a été sensible au cours de la seconde moitié d'octobre, en novembre et au cours de la première partie de décembre, à cause de l'augmentation inattendue de la demande de ventes dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'ouest et le transport de grain commercial hors-Commission. Cette situation a succédé à un automne pluvieux et à une récolte tardive, qui ont eu pour effet de concentrer la demande sur une période très réduite.

• 0945

Lorsque la saison de navigation a pris fin à Thunder Bay, des programmes hebdomadaires d'attribution de wagons ont permis de répondre brièvement au volume des ventes à la fin de décembre et au début de janvier. Cependant, les froids extrêmes qui ont régné pendant la plus grande partie de janvier et de février dans tout le Canada et dans certaines régions des États-Unis ont ralenti les livraisons de grain par les céréaliculteurs et entravé le fonctionnement des silos à élévateurs locaux et portuaires ainsi que des trains.

D'autre part une grève des dockers de la côte ouest, du 29 janvier au 9 février, a interrompu les mouvements de navires et s'est traduite par une perte directe d'environ 6 000 déchargements soit à peu près un demi million de tonnes.

Plus récemment, la forte concentration des glaces sur le réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent a retardé les arrivées de navires et provoqué un encombrement aux silos terminus de Thunder Bay.

Les compagnies ferroviaires ont régulièrement augmenté le nombre de leurs wagons trémies, qui est passé de 21 500 unités au début d'octobre à 27 341 le 27 avril. Le marché de la location à bail nord-américain, que les compagnies ferroviaires

[Texte]

since last year's flooding of the Mississippi. This and the cold weather in January and February added tremendous strain on the capacity of the American railways and they too have imposed railcar rationing on grain shippers.

The railways have indicated that by the end of May the fleet will increase by approximately another 2,000 cars. Should demand continue, there is the possibility of another 1,000 that could be added in June for a total fleet of more than 30,000 cars. The largest fleet in grain service in recent history was approximately 28,900 cars in crop year 1989-90.

Currently, the limiting factor for unloads at the west coast has become primarily the lack of available labour at terminals for weekend unloading. At Thunder Bay the delayed opening has reduced the unload capability at the port, but that situation is rapidly improving.

Although this has been an extremely difficult year, and shippers and marketers continue to incur costs due to vessel demurrage and contract deferrals, which will all affect producer returns, the backlog of movement to meet sales has been reduced in recent weeks from approximately 2 million tonnes to 1.25 million tonnes.

Canadian exports of the six major grains, which at the end of October were 1.3 million tonnes below year-ago levels because of the late harvest, are, as of April 17, ahead of last year's pace for the same time period.

Based on our operational guideline in the agency's three-month plan, we project WGTA movement this crop year to reach approximately 32 million tonnes compared with 31.4 million tonnes in 1992-93.

While the projected 1993-94 statutory movement is about average for the last 10 years, it comes in a year that contained significant changes in production and marketing patterns and a late harvest. Specialty crop production increased to record levels in 1993 and canola production was a record 5.3 million tonnes in 1993, surpassing the 1991 record of 4.2 million tonnes by 26%.

We are experiencing large increases in movements to the United States. Sales are made to more customers in smaller lots that, in many instances, must meet exact specifications. This adds complexity to the movement, negatively impacts on railcar turnaround time, and reduces the carrying capacity of the hopper car fleet.

In previous years, the system was moving a large volume of homogeneous products to traditional customers such as the former Soviet Union and China. The movements required to serve these markets were more conducive to shorter railcar turnaround times.

Last October when it became evident that railcar capacity was not sufficient to meet sales demand and that railcar rationing on the basis of sales would be required, the agency met with the industry to discuss measures that could be

[Traduction]

utilisent abondamment pour compléter leur matériel roulant, s'est beaucoup restreint à cause de la crue du Mississippi, l'an dernier. Du fait de cette situation et du froid qui a régné en janvier et en février, la capacité des chemins de fer américains s'est également trouvée soumise à de très fortes pressions, si bien qu'ils ont dû imposer un rationnement des wagons destinés aux expéditeurs de grains.

Les compagnies ferroviaires ont déclaré qu'à la fin de mai, ils augmenteraient leur matériel roulant d'environ 2 000 wagons. Et si la demande continue à augmenter, ils pourraient ajouter 1 000 autres wagons, ce qui en porterait le nombre à plus de 30 000. Ces dernières années, le nombre maximum de wagons utilisés pour le transport du grain a été de 28 900, au cours de la campagne agricole de 1989-1990.

Actuellement, c'est le manque de main-d'oeuvre aux terminus en fin de semaine, et qui limite les déchargements sur la côte-ouest. A Thunder Bay, le retard de l'ouverture de la saison de navigation a réduit la capacité de déchargement au port, mais la situation s'améliore rapidement.

Bien que l'année ait été extrêmement difficile, que les expéditeurs et les distributeurs continuent à devoir assumer des coûts supplémentaires à cause des frais de surestaries et des reports de contrats, autant de facteurs qui affecteront les recettes des producteurs, ces dernières semaines, on a réussi à ramener de 2 millions de tonnes à 1,25 million de tonnes le tonnage des expéditions en retard.

Les exportations canadiennes des six grains principaux qui, à la fin d'octobre étaient de 1,3 million de tonnes inférieures à l'année précédente à cause de la récolte tardive, sont depuis le 17 avril en avance sur le tonnage de l'an dernier à la même époque.

En nous fondant sur la directive opérationnelle du plan trimestriel de l'Office, nous prévoyons que le transport de grain de l'Ouest, pour cette campagne agricole, atteindra environ 32 millions de tonnes alors qu'il a été de 31.4 millions de tonnes en 1992-1993.

Bien que le transport à taux statutaires prévu pour 1993-1994 corresponde à peu près à la moyenne des dix dernières années, il s'agit d'une année marquée par des changements importants des caractéristiques de production et de commercialisation, et par une récolte tardive. La production des cultures spéciales ont atteint un niveau record en 1993, comme d'ailleurs celle du canola qui, avec 5,3 millions de tonnes la même année, a dépassé de 26 p. 100 le record de 4,2 millions de tonnes établi en 1991.

Nous sommes témoins d'une augmentation considérable du transport de grains vers les États-Unis. Les ventes se font à un plus grand nombre de clients, et par lots moins importants qui, dans de nombreux cas, doivent satisfaire à des contraintes très précises. Cela rend le transport plus complexe, ralentit le cycle de rotation des wagons, et réduit la capacité de transport du parc de wagons trémies.

Les années précédentes, on transportait un volume élevé de produits homogènes destinés à des clients traditionnels tels que l'ancienne Union Soviétique et la Chine. Les opérations de transport requises pour servir ces marchés permettaient des cycles de rotation plus courts.

● 0950

En octobre dernier, lorsqu'il est devenu manifeste que la capacité de wagons n'était pas suffisante pour répondre à la demande et qu'il faudrait rationner leur attribution en fonction du volume des ventes, l'Office a rencontré les représentants de

[Text]

implemented to expedite movement. Since then a number of measures have either been implemented or are being pursued. They include increased weekend loading in the country; increased weekend unloading at ports, but this has been limited at the west coast due to ongoing terminal management labour difficulties; modified train-run operations and increased budgets for switching in an effort to reduce cycle times; increased railway budgets to reduce the number of bad orders; CN boxcars to Thunder Bay service; experimental movements of grain in open-top hopper cars; and increased unit shipments of clean grain from interior terminals.

The GTA is giving relative priority in car allocation to Canadian domestic and port destinations where cycle times are lowest. This also recognizes the distinction between WGTA statutory movement and commercial non-WGTA movement.

The agency has permitted shippers to bring in private cars for commercial non-WGTA movement for their own benefit. Based on consultations with the industry, the use of private cars, which are given an allocation benefit for WGTA movement, does not appear to be a feasible option at this time.

In response to requests, an emergency trucking program for truck transport for shipments to Thunder Bay and west coast ports was implemented. The assistance was equivalent to the current rail subsidy, but very few shippers utilized the program. The GTA is working with industry to extend car pooling arrangements at Thunder Bay, which could reduce the time it takes to unload cars at the port.

The senior executive officers of the principal grain companies, railways and government agencies have established a working group to address current and future transportation issues. The group, which has been meeting every two weeks since last December, is currently preparing an assessment of projected movement requirements and railcar capacity requirements for the upcoming crop year. The senior executive officers have initiated a longer-term industry study of grain-forwarding practices and logistics procedures to be conducted by an independent consultant.

The GTA has initiated a railcar capacity study to examine if recent trends in the diversification of commodities and markets can be expected to continue and how best to meet projected car capacity requirements in the future.

The initiatives that I have briefly outlined have been undertaken to deal with the current situation and to safeguard against serious capacity shortfalls in the future.

In closing, Mr. Chairman, we appreciate the opportunity to appear before the committee and would be pleased to answer your questions. Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Thomson. Do any of your colleagues want to add anything to what you've just said?

[Translation]

l'industrie afin de discuter avec eux des mesures que l'on pourrait prendre pour accélérer le transport. Depuis lors, on en a mis en oeuvre un certain nombre et on en étudie d'autres. On a notamment augmenté le chargement en fin de semaine dans tout le pays; on en a fait autant dans les ports, mais de manière limitée sur la côte ouest à cause des difficultés de gestion des terminus dues aux revendications syndicales; on a modifié les parcours et augmenté les budgets réservés pour les manoeuvres afin de raccourcir les cycles de rotation; on a augmenté les budgets ferroviaires pour réduire le nombre de commandes non-honorées; le CN a affecté des wagons couverts au service de Thunder Bay; on a effectué des expériences de transport de grain dans des wagons-trémies ouverts; et on a augmenté les expéditions de grain nettoyé depuis les terminus de l'intérieur.

L'OTG accorde une priorité relative à l'attribution de wagons pour les destinations intérieures et portuaires au Canada où les cycles de rotation sont les plus courts. Cette mesure est fondée elle aussi sur la distinction entre le transport du grain assujéti aux dispositions de la SGTO et au transport commercial des grains hors commission.

L'Office a autorisé les expéditeurs à utiliser, à leur profit, des wagons privés pour assurer le transport des grains hors commission. À la suite des consultations avec l'industrie, il appert que l'utilisation de ces wagons privés, qui bénéficie d'une subvention pour le transport du grain assujéti à la LTGO, ne semble pas possible pour le moment.

En réponse aux demandes, on a mis en oeuvre un programme d'urgence de transport par camions des grains destiné à Thunder Bay et aux ports de la côte ouest. L'aide était équivalente aux subsides actuels au transport ferroviaire, mais très peu d'expéditeurs ont eu recours au programme. L'OTG collabore avec l'industrie afin d'étendre l'exploitation en commun à Thunder Bay, ce qui permettra peut-être de réduire le temps de déchargement des wagons au port.

Les directeurs généraux des principales sociétés céréalières, des compagnies ferroviaires et les chefs d'organismes gouvernementaux ont établi un groupe de travail chargé d'étudier les problèmes de transport actuels et futurs. Ce groupe, qui se réunit tous les quinze jours depuis décembre dernier, prépare actuellement une évaluation des besoins en matière de transport et de wagons pour la prochaine campagne agricole. Ils ont lancé une étude à long terme des méthodes d'expédition des grains et des dispositions logistiques, qui sera effectuée par un expert-conseil indépendant.

L'OTG a entrepris une étude sur la capacité représentée par les wagons afin de déterminer si les récentes tendances à la diversification des produits et des marchés se poursuivra et sur la meilleure manière de répondre aux besoins de wagons prévus pour l'avenir.

Les efforts que je viens de décrire brièvement ont pour objet de régler la situation actuelle et de nous protéger à l'avenir contre les cas graves de sous-capacité.

En conclusion, monsieur le président, nous vous remercions de nous avoir permis de comparaître devant le comité et nous serons rpondrons bien volontiers à vos questions. Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Thomson. Un de vos collègues voudrait-il ajouter quoique ce soit à ce que vous venez de dire?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Thomson: No.

The Chairman: Ladies and gentlemen, we're ready for questioning. As you can see, we have a large number of members this morning who want to ask questions. As I have said on several occasions, this is not a complete review of the problems associated with other aspects of grain within this country. We are here strictly and solely for the purpose of discussing the shortage of the availability of railcars to get our product to market. I'm going to confine your remarks and your questions to that singular issue. I'm going to ask the indulgence of the members to keep questions as succinct as possible on the topic, so we can give everyone the opportunity to be heard.

I'm going to start with Guimond. Oh, Mr. Marchand will take your place. Mr. Marchand, welcome.

M. Thomson: Non.

Le président: Mesdames et messieurs, nous sommes prêts à poser des questions. Comme vous le voyez, il y a un nombre important de députés, ce matin, qui veulent le faire. Comme je l'ai dit à maintes reprises, il ne s'agit pas d'un examen complet de tous les problèmes liés au secteur céréalier, dans notre pays. Nous sommes ici uniquement pour discuter de la pénurie de wagons nécessaires pour amener notre produit au marché. Je vous demande donc de limiter vos remarques et vos questions à ce seul sujet. Je prie les députés d'avoir l'obligeance de poser des questions aussi brèves que possible, de façon à ce que à tout le monde puisse se faire entendre.

Je vais commencer par Guimond. Oh, M. Marchand va prendre votre place. Monsieur Marchand, soyez le bienvenu.

● 0955

M. Marchand (Québec-Est): Merci, monsieur le président. Vous avez d'ailleurs dit au début, dans vos remarques, monsieur le président, qu'il y avait un problème dans le transport des grains, et que ce problème était peut-être en voie de règlement.

Certains pensent cependant qu'il y a une crise qui semble vouloir durer. Le problème du transport des grains n'est pas nouveau et ne date pas du mois d'octobre dernier. Il date en fait de 10 ou 15 ans, et je me souviens que vers la fin des années 1970, on se demandait avec Eugène Whelan et le ministre Otto Lang ce qui devait être fait pour le transport des grains. Le transport des grains constitue le pilier principal de l'économie de l'Ouest et il semble que depuis 10 ou 15 ans, le problème ne soit toujours pas résolu. On est toujours en train de penser que c'est à cause de la pluie, du beau temps ou de la sécheresse. . . Bref! Je lis d'ailleurs dans votre texte en anglais:

The GTA's role is to co-ordinate the movement of western grain for domestic use and to export position in a prompt, efficient and systematic manner for the purpose of maximizing returns to producers.

That's the role of the Grain Transportation Agency.

Monsieur Thomson, pensez-vous que vous faites un bon travail quant au transport des grains actuellement, au Canada?

Mr. Thomson: Given the circumstances in which we operate, yes, we are doing good work, but the point is well taken in that we are living in a time of many changes in the industry. Whether or not the industry is preparing for the changes as rapidly as they might is perhaps another question.

Mr. Marchand: You're saying that you're doing a good job. Aside from the obvious circumstantial changes, that is to say, weather, bumper crop, and so on, what seems to be the problem in terms of enabling us to get the grain to market?

Mr. Thomson: I think we have to realize that there will never be enough transportation capacity in any country to move all the grain to market as fast as the marketers would like. For example, we can't move a large crop in a matter of a few

Mr. Marchand (Québec-Est): Thank you, Mr. Chairman. In your opening remarks, you said that there was a problem with grain movement but that it was perhaps about to be solved.

Yet, some people think that the crisis will persist. The problem with respect to grain movement is not new and did not start last October. In fact, it has been ongoing for ten or 15 years, and I remember that at the end of the 70s, we were wondering with Eugene Whelan and Minister Lang what should be done to solve it. Grain transportation is the mainstay of Western economy, and it seems to me that, after ten or 15 years, the problem has not yet been solved. We are still being told that it is because of rain, because of warm weather, or because of drought. . . Anyway! I note that you write in your brief:

Le rôle de l'OTG est de coordonner le transport des grains de l'Ouest destinés à la consommation interne et à l'exportation, de manière prompte efficiente et systématique afin d'optimiser les recettes des producteurs.

C'est cela le rôle de l'Office du transport des grains.

Mr. Thomson, do you think that you're doing a good job as far as the current grain movement in Canada is concerned?

M. Thomson: Compte tenu des circonstances, oui, nous faisons du bon travail, mais il faut bien tenir compte du fait que nous vivons à une époque où l'industrie connaît de nombreux changements. Quant à savoir si elle se prépare à faire face à ces changements aussi rapidement qu'elle le devrait, cela, c'est une autre question.

M. Marchand: Vous dites que vous faites du bon travail. En dehors des changements évidents des circonstances, c'est-à-dire, le temps, la récolte exceptionnelle, etc., mais qu'est-ce qui nous empêche d'amener les grains au marché?

M. Thomson: Je crois qu'il faut bien comprendre qu'aucun pays n'aura jamais la capacité de transport suffisante pour amener tout le grain au marché aussi rapidement que le souhaiterait les distributeurs. Par exemple, il est impossible

[Text]

months. It's going to have to be spread over the whole year. The railways are unlikely to provide enough capacity to meet all the surge demand, when it is there, if they can avoid doing so. The question then becomes who will provide for the surge capacity. That is, in part, the problem we have encountered this year.

M. Marchand: Oui, mais là, vous dites: nous ne sommes pas capables de répondre à la demande des producteurs. Est-ce que le système est utilisé au maximum? Par exemple, est-ce que le port de Thunder Bay qui ouvre sur le système du Saint-Laurent, est utilisé au maximum?

Je ne voudrais pas prendre trop de temps, mais je voudrais poser une autre question. Combien de wagons de train sont occupés avec le transport des grains envoyés par les fermiers vers Thunder Bay pour profiter des subventions sur les transports, avant de les renvoyer ensuite vers les États-Unis? Quel en est le pourcentage?

Mr. Thomson: I can't give you an exact percentage, but undoubtedly this is one of the problems in the industry. I must say, sir, that it is not something the Grain Transportation Agency can correct. It is the law of the land, as it were. It's in legislation, and until the legislation is changed we will experience those kinds of delays.

Mr. Marchand: Yes, but you must have determined some percentage nonetheless.

• 1000

Mr. Thomson: We don't have a precise number, mainly because those statistics are rather slow in coming forward; the amount of grain being transported into the United States taking that route is not entirely up to date. We do know it is significant.

The other measurement required is how long cars are delayed in Thunder Bay before they start the trip down into the United States. I can't give you a precise figure, I'm afraid.

M. Marchand: Est-ce que vous pourriez aussi me dire si le port de Thunder Bay est utilisé au maximum? En fonction de l'utilisation du système du Saint-Laurent, est-il actuellement utilisé à son maximum?

Mr. Thomson: The decision as to which port gets used is in the hands of the sellers, the exporters and the marketers of the product. Obviously Thunder Bay could be used more if the west coast were used less. In fact there have been considerable quantities of shipments shifted from one port to the other. Whether it's being used to the maximum I guess is a rather subjective question. I would say probably not necessarily.

Mr. Marchand: I don't know that it's a subjective question or a subjective answer. You are the Grain Transportation Agency, so you should know above all, it seems to me, whether one port is being used to its maximum or not. Aren't you involved in the logistics of transporting grain? Don't you know where all the openings and faults lie and where the problems are? Isn't that the cornerstone of your responsibility?

[Translation]

d'assurer le transport d'une grosse récolte en l'espace de quelques mois. C'est une opération qu'il faut étaler sur toute l'année. Il est peu probable que les compagnies ferroviaires fournissent suffisamment de wagons pour répondre à la poussée de la demande, lorsqu'elle se produit, si elles peuvent l'éviter. La question se pose alors de savoir qui peut absorber cette surcapacité. C'est en partie là le problème auquel nous nous sommes heurtés cette année.

Mr. Marchand: Yes, but you say: we are not able to meet the producers demand. Is the use of the system maximized? For example, is Thunder Bay, at the head of the Saint-Lawrence system, fully used?

I do not want to take too much time, but I would like to ask another question. How many railway cars are used for the movement of grain sent by farmers to Thunder Bay in order to take advantage of the transportation subsidies, before this grain is sent to the United States? What is the percentage?

M. Thomson: Je ne peux pas vous donner un pourcentage exact, mais c'est indiscutablement un des problèmes de l'industrie. Je dois dire, monsieur, que l'Office du transport des grains est impuissant à agir dans ce domaine. C'est la règle du jeu, en quelque sorte; c'est ce qu'autorise la loi, et tant qu'elle ne sera pas modifiée, nous continuerons à connaître tous ces retards.

M. Marchand: Oui, et vous avez bien dû établir un pourcentage.

M. Thomson: Nous n'avons pas de chiffres précis, ce qui est surtout dû au fait que ces statistiques sont assez lentes à sortir. On n'a pas de données à jour sur le tonnage de grains qui empruntent cet itinéraire pour être livrés aux États-Unis, mais nous savons qu'il est important.

Ce qu'il faut également mesurer, c'est le temps que les wagons passent à Thunder Bay avant de poursuivre leur route vers les États-Unis. Je ne peux pas vous donner de chiffres précis.

Mr. Marchand: Could you also tell me if the use of Thunder Bay harbour is maximized? Is it used as much as it could be as far as the Saint-Lawrence Seaway is concerned?

M. Thomson: C'est aux vendeurs, aux exportateurs et aux distributeurs du produit qu'il appartient de choisir le port. Manifestement, Thunder Bay pourrait être utilisé si on faisant moins appel aux installations de la côte ouest. En fait, le volume des expéditions transférées d'un port à l'autre a été considérable. Quant à savoir si Thunder Bay est exploité au maximum, je crois que c'est une question subjective. À mon avis, il est probable qu'on ne l'utilise pas au maximum.

M. Marchand: Je ne sais pas s'il s'agit d'une question subjective ou d'une réponse subjective. Vous êtes l'Office du transport des grains et il me semble que, plus que quiconque, vous devriez savoir si un port est utilisé au maximum ou non. N'intervenez-vous pas dans le transport des grains sur le plan logistique? Ne savez-vous pas quelles sont les possibilités et les lacunes, quels sont les problèmes? N'est-ce pas là votre responsabilité principale?

[Texte]

Mr. Thomson: I could answer the question in a different way.

No, the port of Thunder Bay certainly is not being used to its maximum capacity—not at all. Where our problem comes is we cannot direct the exporters or the shippers as to what port they are going to use. That's a decision that has to be taken by the sellers of the product.

The Chairman: This is your final question, Mr. Marchand.

Mr. Marchand: Thank you. You're more generous here than in the agriculture committee.

The Chairman: I've been told that many times.

Mr. Marchand: Bob Speller is not here.

The Chairman: Maybe it's because you're talking about Thunder Bay.

Mr. Marchand: Mr. Thomson, from your responses to some of these questions it seems as though you're saying you're the agency that oversees the logistics but you don't really control very much. In other words, the Canadian Wheat Board probably has more power in deciding some of the things that affect transportation and other agencies. What are those decisions that affect you principally and limit you in your capacity to function better in terms of transport?

Mr. Thomson: The decision on the direction of grain movement is in the hands of, yes, the Canadian Wheat Board and private shippers. Whoever is selling the product determines with that buyer which port the grain will be moved from. We do not enter into those negotiations at all.

We do in fact get advice from the Wheat Board and from the companies as to which port they need the grain at and we try to accommodate that movement as best we can.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Thomson, good morning.

I guess we can all agree circumstances surrounding the movement and growing of grain change from year to year and probably have contributed a lot to the current problem we have.

I just have a question, though. Canada has been a world leader in grain production for many decades. Given this past record and all the experience we've had in producing and shipping grain, wouldn't you think by this time we would have a plan worked out to look after emergencies like what we're currently experiencing? We must have gone through situations like this before. Have we not learned anything from our past experiences that would have perhaps helped to alleviate the current emergency situation?

[Traduction]

M. Thomson: Je pourrais répondre à cette question sous un angle différent.

Non, le port de Thunder Bay n'est pas utilisé au maximum... Absolument pas. Le problème tient au fait que nous ne pouvons pas obliger les exportateurs ou les expéditeurs à utiliser tel port plutôt que tel autre. C'est une décision que les vendeurs du produit doivent prendre.

Le président: C'est votre dernière question, monsieur Marchand.

M. Marchand: Merci. Vous êtes plus généreux ici qu'au comité de l'agriculture.

Le président: On me l'a souvent dit.

M. Marchand: Bob Speller n'est pas là.

Le président: C'est peut-être parce que vous parlez de Thunder Bay.

M. Marchand: Monsieur Thomson, d'après vos réponses à certaines des questions, vous représentez l'organisme qui supervise le transport du grain sur le plan logistique, mais vous ne contrôlez pas grand-chose. Autrement dit, l'Office canadien du blé est probablement mieux placé pour décider de certaines des mesures qui ont de l'incidence sur le transport et d'autres organismes. Quelles sont les décisions qui vous touchent principalement et qui limitent votre capacité de fonctionnement sur le plan du transport?

M. Thomson: La décision, en ce qui concerne le transport des grains est effectivement entre les mains de la Commission canadienne du blé et des transporteurs privés. Ce sont le vendeur et l'acheteur qui choisissent le port qui sera utilisé. Nous n'intervenons pas du tout dans ce genre de négociation.

En fait, c'est la Commission du blé et les sociétés qui nous disent dans quels ports elles veulent que le grain soit livré et nous essayons, dans la mesure du possible, de leur donner satisfaction.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Bonjour, monsieur Thomson.

Je crois que nous sommes tous d'accord pour reconnaître que les circonstances qui entourent le transport et la culture des céréales varient d'une année à l'autre et que ces divers facteurs ont probablement beaucoup contribué au problème auquel nous sommes aujourd'hui confrontés.

J'ai cependant une question à vous poser. Depuis des décennies, le Canada est un des chefs de file mondiaux de la production de céréales. Compte tenu de cela et de notre longue expérience de la culture et du transport des grains, ne pensez-vous pas que nous avons largement eu le temps de préparer un plan pour faire face aux situations d'urgence telles que celle que nous connaissons aujourd'hui? Ce n'est pas la première fois que nous nous trouvons en pareille situation. L'expérience ne nous a-t-elle rien appris que nous pourrions peut-être utiliser pour arriver à trouver une solution?

• 1005

Mr. Thomson: We have learned, as I indicated earlier, that there will always be times when the system will not accommodate the surge capacity that is required. I think this year was a most unusual year because there were about four or

M. Thomson: Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous avons appris qu'il y aura toujours des périodes où le système ne pourra pas absorber la surcapacité. Je crois que cette année a été tout fait anormale car quatre ou cinq facteurs très

[Text]

five very major factors that all came into play in the same year: the late harvest; the flooding of the Mississippi, which tightened up the car supply; the sudden rush of sales, including canola, to Europe, which is usually not such a large market; the extremely cold weather—it was a record-breaking winter in Canada and a large part of the United States; and the work stoppage. These things happen one by one a lot of times but we had five of them land on us all in one year.

Can we have a system in place that would accommodate it? I rather question that. I don't know of any jurisdiction that does have. Our nearest neighbour to the south has certainly encountered very severe constraints on their programs this year as well.

Mr. Harris: I guess what I want to do is draw a comparison to a well-run business or a well-run organization. If you do run a good business or good organization, what you do is develop contingency plans to look after fluctuations in the market. The longer you are in business or the longer your organization has been operating, the better these contingency plans get.

I look at our record as a grain producer. We have certainly been in the business for a long time, and I would think that by this time we would have probably the best contingency plan of any grain producing country to look after emergency situations that may occur. I'm wondering why we don't have one to look after this current problem. We can find all the reasons why we have this current crisis, but what I'm looking for is a reason why we don't have an adequate contingency plan to lessen this crisis or maybe even avoid it completely.

Mr. Thomson: I think the answer is obvious. Contingency plans cost a great deal of money, whether it be in the provision of extra car fleets, extra terminal capacity or whatever. And every contingency plan has to be offset against the cost that would be incurred to establish it.

Mr. Marchand made reference to our system, as you have, sir. Admittedly when we hit a year as we have just experienced, it is pretty discouraging and frustrating, but the fact remains that some ten years ago the maximum movement of grain out of Canada was something in the neighbourhood of 23 million tonnes and we now, in a very serious, almost disastrous year, are talking in terms of moving 32 million tonnes.

Mr. Harris: Mr. Thomson, the Prairie Pools, the Western Canadian Wheat Growers' Association, Parrish and Heimbecker and other grain growers all replied that there is a real crisis today. Your agency, CN and CP Rail, those mainly responsible for the movement of grain, have said that they can't characterize it as a crisis. It is my understanding that we have lost several millions of tonnes of grain in lost sales to other countries. How can you not consider this a crisis situation?

Mr. Thomson: The situation changes on almost a daily basis, and what might have been a crisis two months ago had you put the question to me... it seems to me now we are working out of it; we are cutting into the backlog and the

[Translation]

importants ont joué en même temps: la récolte tardive; la crue du Mississippi, qui a réduit l'approvisionnement en wagons; la poussée soudaine des ventes, y compris celles du Canada, à l'Europe, qui n'est pas habituellement un marché aussi important; le temps extrêmement froid... tous les records ont été battus au Canada et dans une grande partie des États-Unis; et enfin l'arrêt de travail. Il est fréquent que ces choses-là se produisent séparément, mais cette fois-ci, il y en a eu cinq à la fois, la même année.

Serions-nous capables de mettre en place un système qui permettrait de régler le problème? J'en doute. Les programmes de notre voisin le plus proche, au sud, ont certainement, eux aussi, connu de très sérieux problèmes, cette année.

M. Harris: Ce que je veux faire, c'est établir une comparaison entre une entreprise bien gérée et un organisme bien géré. Lorsque vous êtes un bon gestionnaire d'entreprise ou d'organisme, vous établissez des plans de secours afin de compenser les fluctuations du marché. Plus votre entreprise ou votre organisme acquiert d'expérience, meilleurs sont ces plans.

Prenons nos résultats comme producteur de grain. C'est une entreprise qui ne date pas d'hier, et il me semble que nous devrions maintenant avoir le meilleur plan de secours de tous les pays céréaliers afin de faire face aux situations d'urgence éventuelles. Je me demande donc pourquoi nous n'avons rien prévu pour faire face au problème actuel. Nous pouvons invoquer toutes les raisons imaginables pour lesquelles nous traversons cette crise, mais ce que je voudrais c'est qu'on me dise pourquoi nous n'avons pas de plan de secours valable pour atténuer les effets de la crise ou peut-être même, l'éviter complètement.

M. Thomson: Je crois que la réponse est évidente. Les plans de secours ou d'urgence coûtent très cher, qu'il s'agisse de fournir plus de wagons, d'augmenter la capacité des silos portuaires, et le reste. Il faut donc tenir compte du coût d'un tel plan avant de l'adopter.

Monsieur Marchand a, lui aussi, mentionné notre système. Il est évident que lorsque l'on traverse une année comme celle que nous venons de vivre, c'est assez décourageant et frustrant, mais il demeure qu'il y a une dizaine d'années, nos exportations de grains étaient de l'ordre de 23 millions de tonnes alors qu'aujourd'hui, en plein milieu d'une année presque catastrophique, nous parlons du transport de 32 millions de tonnes.

M. Harris: Monsieur Thomson, le Syndicat du blé des Prairies, la Western Canadian Wheat Grower's Association, Perish and Heimbecker et d'autres céréaliculteurs ont tous dit que nous traversons une crise véritable. Votre organisme, le CN et CP Rail, tous les principaux responsables du transport des grains, ont dit, au contraire, qu'ils ne considéraient pas vraiment cela comme une crise. Or, à ma connaissance, nous avons perdu des ventes à l'étranger qui représentent plusieurs millions de tonnes de grains. Comment pouvez-vous dire qu'il ne s'agit pas d'une crise?

M. Thomson: La situation change presque quotidiennement, et ce qui aurait pu être une crise il y a deux mois, si on m'avait posé la question... me paraît maintenant être en voie de réglemment; nous sommes en train d'éliminer

[Texte]

number of cars in service has increased and is increasing. In some products, such as canola, the exports are almost twice what they were at this time last year. They're at an all-time record, even with four months remaining in the crop year, and there is no doubt that practically all of the grain except low-grade wheat that can be exported will be exported in the current crop year.

[Traduction]

l'arriéré et le nombre de wagons en service a augmenté et continue à le faire. Les exportations de certains produits, comme le canola, sont presque le double de celles de l'an dernier à la même époque. Ce sont tous des chiffres records, et pourtant, il reste encore quatre mois avant la fin de la campagne agricole; et il est indiscutable que pratiquement tous les grains, à l'exception du blé de qualité inférieure qui peuvent être exportés, le seront au cours de cette même année.

• 1010

I'm not going to define crisis for you or attempt to define it for myself. All we can say is that we have had an extremely critical situation, perhaps a crisis situation, but I think we are working out of it. That's the best answer I can give you on that.

I do not intend to underplay the seriousness of the situation we have encountered, which lingers on as long as there is a backlog in grain movement. Whether it's a crisis or not, I'm not prepared to say at this point.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Thomson, are there situations when you find that a lot of your cars or CN's cars are down in the United States? Of course you hope your cars are generating some money for you—business is business—but would there be any point at which you would put loyalty to Canadian grain handlers...? It's a nation-owned business that has their cars down in the United States. Would there be any point at which you'd say this is Canadian grain and we want to move Canadian grain first? Would that ever be taken into consideration in making a decision as to where the cars were going?

Mr. Thomson: It would be and it is being taken into consideration. The movement of grain into the United States is being done by the Canadian Wheat Board and by private shippers, and for a very good reason. It's a better market for them than some other markets, and it is in the best interest of western grain producers to move product into the best market.

You asked whether we should give priority to the Canadian movement, and I agree that we should, primarily because it can be a more efficient movement. We can get more grain moved through the Canadian outlets faster than we can grain going into the United States. That's because of the longer turnaround time on cars moving into the United States. So we are giving some priority to movement to the Canadian ports and Canadian domestic, and we are restricting the number of Government of Canada cars that are to be used in the movement to the United States. Of the various owners of cars, we are the only ones to my knowledge who are restricting movement into the United States. The Canadian Wheat Board and the Provinces of Saskatchewan and Alberta are placing no restrictions on their cars going down there.

Mr. Jordan: We've been having some discussions about another way to move grain in this country, and that is through the seaway. Their problem is that it's not being utilized sufficiently. Your problem seems to be that it's being

Je ne vais pas entreprendre de définir ce qu'est une crise ni essayer de le faire pour moi-même. Tout ce que nous pouvons dire c'est que nous avons connu une situation extrêmement critique, peut-être même une situation de crise, mais je crois que nous sommes en train de nous en sortir. C'est la meilleure réponse que je puisse vous donner à ce sujet.

Je n'ai aucune intention de sous-estimer la gravité de la situation, qui persistera tant que les retards dans le transport des grains n'auront pas été rattrapés. Quant à dire s'il s'agit ou non d'une crise, je ne suis pas en mesure de pouvoir le faire.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur Thomson, arrive-t-il qu'un grand nombre de vos wagons ou des wagons du CN se trouvent aux États-Unis? Il est évident que vous espérez que vos wagons vont vous rapporter de l'argent—les affaires sont les affaires—mais y a-t-il un point à partir duquel, la loyauté à l'égard des manutentionnaires de grain canadien...? Il s'agit d'une entreprise nationale dont les wagons se trouvent aux États-Unis. Y a-t-il un point à partir duquel vous déclarez que puisqu'il s'agit de grain canadien, c'est lui que vous voulez transporter d'abord? Cela intervient-il dans la décision concernant la destination des wagons?

M. Thomson: Oui. C'est la Commission canadienne du blé qui s'occupe du transport du grain aux États-Unis, et cela, pour une très bonne raison. C'est un marché supérieur aux autres, et il est donc dans l'intérêt des céréaliculteurs de l'Ouest d'expédier leur produit vers le marché le plus rentable.

Vous vouliez savoir si nous devrions donner la priorité au transport canadien, et j'estime que nous devrions le faire pour une raison très simple, c'est qu'il est plus efficient. Nous pouvons assurer un transport plus rapide du grain en utilisant les débouchés canadiens qu'en passant par les États-Unis. En effet, le cycle de rotation des wagons qui descendent aux États-Unis est plus long. Nous nous efforçons donc de donner la priorité au transport vers les ports canadiens et les destinations intérieures, et nous limitons le nombre de wagons du gouvernement du Canada qui sont utilisés pour le transport vers les États-Unis. À ma connaissance, nous sommes les seuls parmi les propriétaires de wagons qui restreignent le transport vers les États-Unis. La Commission canadienne du blé et les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta n'imposent aucune restriction dans ce domaine.

M. Jordan: Nous avons déjà discuté d'une autre méthode de transport des grains dans ce pays, celui qui utiliserait la voie maritime. Le problème est que celle-ci n'est pas suffisamment utilisée. Or, vous semblez avoir un problème de surutilisation,

[Text]

overutilized, that there isn't enough capacity. That's a nice problem to have because the sales are so great you can't keep up, but it's a dichotomy when the seaway people come in and say it's terrible and we may have to close things down.

I realize that you don't control this thing, but are there not cars being used for grain movement in this country that, if they weren't being loaded with grain and moved to a location, that same grain could be on the seaway and those cars could be used where there's an emergency situation and where grain isn't being moved? Do you understand my question?

• 1015

Mr. Thomson: I think I do, sir. Yes, there are some cars being used into eastern Canada, which would have a shorter turnaround time if they were used in western Canada.

But here the industry becomes a little complex. We do permit a limited number of Government of Canada cars into eastern Canada as well. But we charge a per diem on those cars from the minute they pass Thunder Bay so that there is no monetary advantage.

However, from the vantage point of a western grain producer we have to recognize that cars get misloaded; the right grain is loaded into the wrong car sometimes. To require all farmers or elevator managers to load only non-government cars is a requirement; however, mistakes are made.

So that raises the question of whether we should require the farmer or the elevator manager who made the mistake, or the company, to unload that car and load the grain into another car. Should we require the railways to do all the extra switching that would be required in order to make sure the right car gets to the right elevator to be loaded with the right product to move into eastern Canada? All of which adds up to rather horrendous inefficiencies.

Therefore, we do permit a limited number of cars to be loaded for movement into eastern Canada. But, again, we put a limit on it and I believe we are the only car administrators who do. The provinces don't and the Wheat Board doesn't, to my knowledge.

Mr. Jordan: In your opinion, Mr. Thomson, do you have enough of what they call rolling stock to handle the situation if it had been a normal situation?

Mr. Thomson: No. The system under which we had been operating provides a certain basic fleet for the railways to operate. The policy has been for the railways to add to that fleet with lease cars or their own cars from other service when required for grain movement.

Obviously, the reason we ran into the extreme car shortage last October, which continued until probably a month ago, was that they did not have enough additional cars and were unable to add to the fleet when they were needed. So the short answer to your question is no.

[Translation]

de capacité insuffisante. C'est un problème qu'il est bien agréable d'avoir car cela signifie que les ventes sont tellement bonnes qu'ils vous est impossible d'en suivre le rythme, mais il existe une sorte de contradiction si l'on songe que, lorsque les représentants de la Voie Maritime comparaissent devant nous, ils nous disent que la situation est désastreuse et qu'ils seront peut-être obligés de fermer.

Je sais bien que tout cela échappe à votre contrôle, mais au lieu d'utiliser des wagons pour transporter le grain, ne pourrait-on pas utiliser la Voie Maritime de manière à pouvoir utiliser ces wagons pour faire face, ailleurs, à des situations d'urgence? Vous comprenez ma question?

M. Thomson: Je pense que oui, monsieur. Il y a effectivement des wagons qui sont utilisés dans l'est du Canada et pour lesquels le temps de rotation serait plus court s'ils servaient plutôt dans l'Ouest.

Mais c'est là que les choses se compliquent un peu dans l'industrie. Nous autorisons aussi l'utilisation d'un nombre limité de wagons du gouvernement du Canada dans l'Est. Mais nous percevons des redevances journalières pour ces wagons dès qu'ils dépassent Thunder Bay; il n'y a donc pas d'avantages monétaires.

Toutefois, du point de vue des producteurs de grains de l'Ouest, il faut reconnaître que les wagons sont parfois mal chargés; il arrive que le grain ne soit pas chargé dans le wagon où il devrait l'être. En principe, les agriculteurs et les exploitants de silos ne doivent charger que les wagons non gouvernementaux; mais il y a des erreurs.

Il faut donc se demander si nous devrions obliger l'agriculteur ou l'exploitant de silos qui a fait l'erreur, ou encore l'entreprise fautive, à décharger le wagon et à charger le grain dans un autre wagon. Devrions-nous obliger les sociétés ferroviaires à faire tous les transferts supplémentaires qui seraient nécessaires pour être certains que le bon wagon se rend au bon silo et qu'il contient le bon produit, avant de se diriger vers l'Est canadien? Tout cela entraînerait des inefficacités fort ennuyeuses.

Par conséquent, nous autorisons un certain nombre de wagons à destination de l'Est. Mais je précise qu'il s'agit d'une quantité limitée, et je pense que nous sommes les seuls à le faire. Les provinces ne le font pas et la Commission du blé non plus, à ma connaissance.

M. Jordan: Monsieur Thomson, auriez-vous assez de ce qu'on appelle le matériel roulant pour répondre à la demande si la situation était normale?

M. Thomson: Non. Le système en vigueur prévoit une flotte de base pour les sociétés ferroviaires. La politique, c'est que ces sociétés doivent compléter leur flotte avec des wagons loués ou avec leurs propres wagons qu'elles retirent d'autres services quand elles en ont besoin pour transporter du grain.

Evidemment, si nous avons connu une pénurie de wagons aussi grave en octobre dernier, une pénurie qui a duré jusqu'à il y a un mois environ, c'est parce qu'elles n'avaient pas suffisamment de wagons supplémentaires et qu'elles n'ont pas pu compléter leur flotte quand elles en ont eu besoin. Donc, pour résumer, la réponse est non.

[Texte]

Mr. Jordan: No, you don't have enough. It's always difficult to provide for unusual circumstances. I can appreciate that. It is like trying to get a taxi in Ottawa in the middle of a snow storm; nobody's satisfied. The customer isn't satisfied; he's waiting for the cab. The guy who owns the cab is not satisfied because he's missing business. He couldn't have enough cabs that night, no matter what the situation was. I think your situation is something like that.

But I am interested in what Mr. Harris was pursuing. It's the contingency plan, and even such plans will break down, with very unusual circumstances.

But it doesn't seem to me that I have heard anything to suggest that you are working hard on a contingency plan that will handle this situation next year. Is there a plan in place if this thing, which is now unusual, becomes ordinary? For a little while it will be unusual, then it will become ordinary, we hope. We hope the sales are that high in Canada.

Mr. Thomson: Perhaps I didn't emphasize it sufficiently, but there is a working group, consisting of the agency, the Canadian Wheat Board, the railways, the terminal elevator operators, and the country elevator operators' association, which was established by the senior executive officers of the grain companies, the railways, etc.

They are meeting every two weeks to get a better handle on how much grain there will be to move this year, which corridors it will be moving into, and what the turnaround time is on each of those corridors, in order to provide the railways with more precise advice on what they will be expected to provide by way of transportation. That's in the shorter term.

For the longer term the same group of senior executive officers have set up a committee, which is hiring an independent consultant, to look at what the future might hold by way of crop diversification and the best way to forward product to meet the changing circumstances in the world.

[Traduction]

M. Jordan: Non, vous n'en avez pas assez. Il est toujours difficile de faire face à des circonstances imprévues. Je le comprends bien. C'est comme essayer d'avoir un taxi à Ottawa en pleine tempête de neige; personne n'est content. Le client n'est pas content parce qu'il doit attendre son taxi, et le propriétaire du taxi n'est pas content non plus parce qu'il rate des affaires. Mais quelle que soit la situation, il ne pourrait pas avoir assez de voitures une nuit comme celle-là. Je pense que votre situation est à peu près la même.

Mais ce que M. Harris a dit m'intéresse. Je veux parler du plan de mesures d'urgence; même les plans de ce genre ont des ratés quand les circonstances sont vraiment imprévues.

Mais je ne me souviens pas d'avoir entendu quoi que ce soit qui me permette de croire que vous travaillez fort à l'élaboration d'un plan de mesures d'urgence qui permettrait de faire face à une situation de ce genre l'année prochaine. Y a-t-il un plan d'action en place pour le cas où cette situation, qui est actuellement l'exception, devenait la règle? Pendant quelque temps, ce sera exceptionnel, après quoi cela deviendra courant, nous l'espérons. Nous espérons bien que les ventes seront aussi élevées au Canada.

M. Thomson: Je n'ai peut-être pas insisté suffisamment sur ce point, mais les principaux dirigeants des compagnies de grains, des sociétés ferroviaires et ainsi de suite, ont mis sur pied un groupe de travail composé de représentants de l'Office, de la Commission canadienne du blé, des sociétés ferroviaires, des exploitants de silos terminus et de l'Association nationale des exploitants de silos.

Tous ces gens se rencontrent tous les quinze jours pour avoir une meilleure idée du tonnage de grains qu'il faudra transporter cette année, dans quels corridors et selon quel temps de rotation, pour chaque corridor, pour pouvoir donner aux sociétés ferroviaires un avis plus précis sur ce qu'on devrait leur demander de transporter. Voilà donc pour le court terme.

Pour régler le problème à long terme, le même groupe de cadres supérieurs a mis sur pied un comité, qui doit embaucher un expert-conseil indépendant chargé d'examiner les possibilités d'avenir en ce qui concerne la diversification des cultures et le meilleur moyen de transporter nos produits pour répondre à l'évolution de la situation mondiale.

• 1020

So steps are being taken, both for the immediate and for the more distant future.

Mr. Jordan: Thank you very much.

Mr. Easter (Malpeque): Welcome, Mr. Thomson.

I guess on the broader picture I'm concerned about our ability—the GTA, the ministry or the government—to maintain accountability and responsibility to those in the system who are supposed to be living up to specific obligations.

Now, in response to a question from Mr. Marchand, you said, and I quote, "Railways are unlikely to provide enough cars for surge capacity if they can get away with it". I would further suggest that probably the same things apply in terms of the railways providing the necessary rolling stock, either through ownership or through lease in the system.

Il y a donc des mesures qui sont prises, à la fois pour l'immédiat et pour l'avenir plus lointain.

M. Jordan: Merci beaucoup.

M. Easter (Malpeque): Bienvenue, monsieur Thomson.

Ce qui m'inquiète de façon plus générale, c'est notre capacité—celle de l'OTG, du Ministère ou du gouvernement—de maintenir l'imputabilité et la responsabilité des éléments de ce système qui sont censés respecter certaines obligations précises.

En réponse à une question de M. Marchand, vous avez dit qu'il est peu probable que les sociétés ferroviaires ne se soucient de fournir suffisamment de wagons pour les périodes de pointe si elles peuvent l'éviter. J'irais même jusqu'à dire que c'est probablement la même chose pour le matériel roulant que les sociétés ferroviaires devraient fournir, qu'il s'agisse de leurs propres wagons ou de wagons loués.

[Text]

As I understand it, the WGTA contains provisions for the imposition of specific penalties upon the railways if the railways fail to meet their performance standards. I also am led to believe that these penalties, while referred to in the act, have never been brought forward through regulations. Is that correct?

Mr. Thomson: Yes, that is correct.

Mr. Easter: Then, in terms of imposing penalties on the railways, there's really no way under the current system to hold them accountable and impose penalties if they do not live up to their obligations?

Mr. Thomson: Well, certain steps could be taken that would require Orders in Council, perhaps legislation, on the one hand. The possibility exists for a holdback of funding to the railways. Clearly, these are matters that have been advanced by others. Perhaps I could say they're matters that are under consideration or under discussion and, therefore, not ones that I would like to elaborate on to a great extent at this point.

Mr. Easter: I can understand maybe why you don't want to elaborate on them here, but as a member of this committee and as a member of this government, at some point in time, whether it's by letter or whatever, I want to know what penalties are available to us to make sure that the railways live up to their obligations.

I'm one who was intensely involved in the debate about ten years ago on this issue and was certainly led to believe that the railways were making specific commitments in terms of investment, in terms of rolling stock, in terms of branch lines, and so on and so forth, that they were going to be able to live up to their obligations. I think until this year they did a reasonably good job. However, I find this year they're not living up to their obligations and we don't have the penalties to make sure that they live up to their commitments.

That's a serious matter, and I think, Mr. Chairman, at some point in time we need to address that issue. We have to find out what is available to the government and to the minister and to the GTA to see that the railways do live up to their obligations.

Secondly—

The Chairman: Is there a question there, Mr. Easter?

Mr. Easter: Not on that point. There's not a question, but there's certainly a directive that we need to know what's available. We're the government. Who's running who? Are the railways running us or are we going to run them? It's as simple as that.

In your presentation, in the third paragraph from the bottom on page two—I'll just read the last part of that paragraph:

...resulted in reduced grain deliveries from farms and hampered operations of country and terminal elevators and railways.

I guess I find it hard to believe that there was not the quantities of grain delivered to the country elevator system. Let me raise the question this way. Were there instances where the Canadian Wheat Board was not able to draw on supplies from

[Translation]

D'après ce que je peux voir, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest contient des dispositions qui prévoient des sanctions précises pour les sociétés ferroviaires qui ne respectent pas les normes de rendement qui leur sont imposées. Or, il me semble que ces sanctions, même si elles sont mentionnées dans la loi, n'ont jamais été précisées par réglementation. Est-ce exact?

M. Thomson: Oui, c'est exact.

M. Easter: Donc, le système actuel ne permet absolument pas de tenir les sociétés ferroviaires responsables de leurs obligations et de leur imposer des sanctions si elles ne les respectent pas?

M. Thomson: Il serait possible de prendre certaines mesures par décret du conseil ou par législation. Il serait possible par exemple de retenir les fonds versés aux sociétés ferroviaires. Il s'agit évidemment là de questions que d'autres ont déjà mentionnées. Je dirais qu'elles font actuellement l'objet d'un examen, ou de discussions, et je préférerais ne pas m'y attarder pour le moment.

M. Easter: Je comprends pourquoi vous ne voulez pas vous y attarder ici, mais en tant que membre du comité et du gouvernement, je voudrais bien savoir un jour, que ce soit par lettre ou autrement, de quelles sanctions nous disposons pour nous assurer que les sociétés ferroviaires s'acquittent de leurs obligations.

Je suis un de ceux qui ont participé activement au débat sur la question il y a une dizaine d'années; j'avais eu l'impression à ce moment-là que les sociétés ferroviaires avaient pris des engagements précis en termes d'investissement, de matériel roulant, d'embranchements, et ainsi de suite, et qu'elles allaient pouvoir s'acquitter de ces obligations. Je pense que, jusqu'à cette année, elles ont raisonnablement bien réussi. Mais il me semble qu'elles ne respectent plus leurs obligations cette année, et nous n'avons aucune sanction pour les y obliger.

C'est une question grave, sur laquelle nous devons nous pencher un de ces jours, monsieur le président. Nous devons savoir quelles sont les mesures à la disposition du gouvernement, du Ministre et de l'OTG pour s'assurer que les sociétés ferroviaires s'acquittent de leurs obligations.

Deuxièmement. . .

Le président: Avez-vous une question, monsieur Easter?

M. Easter: Pas encore. Ce n'est pas une question, mais une directive parce qu'il nous faut savoir quelles sont nos possibilités. C'est nous qui formons le gouvernement. Je voudrais bien savoir qui dirige qui. Est-ce que ce sont les sociétés ferroviaires qui nous dirigent, ou nous qui les dirigeons? C'est aussi simple que cela.

Dans votre présentation, vous dites au troisième paragraphe du bas de la page deux. . . je vais simplement vous lire la dernière partie de ce paragraphe:

...entraîner une réduction des livraisons de grains à partir des fermes et nuit aux opérations des silos ruraux et portuaires et des sociétés ferroviaires.

Je trouve difficile à croire qu'il n'y avait pas suffisamment de grains livrés dans les silos ruraux. Je pose donc la question: y a-t-il eu des cas où la Commission canadienne du blé n'a pas été en mesure de puiser dans les réserves contenues dans les

[Texte]

the country system in order to meet delivery commitments, or was the grain in fact in the country but not being able to be moved through the transportation system to port? Which is which here?

• 1025

Mr. Thomson: I think probably a bit of both. Perhaps this is a question you could put to the railways. We are advised they were having to pull empties because cars weren't loaded and that type of thing. It was an extremely cold winter. There is a lot of breakdowns of cables, equipment. When it is 30° below on the prairies, sir, as you know, steel tends to snap. There were slow-downs in all parts of the system, not in any one part—

Mr. Easter: I can understand—

Mr. Thomson: —from farm deliveries to country elevator operations, and not always were all of the correct grades available to be pulled. Sometimes, as I say, the railways were pulling empties because the cars were not loaded.

Mr. Easter: That's a valid point. I can understand not being able to pull grain due to mechanical failures, but I would certainly believe that farmers are complaining that there's not the space to deliver into the country elevator system, and that's increasingly becoming a problem with fewer and fewer elevators.

The Chairman: One final question, Mr. Easter, please.

Mr. Easter: On page three you talk about the movement of grain, the use of hopper cars carrying capacity to the United States and other areas. Could you give me a comparison of the turnaround time of railway cars moving grains to Thunder Bay and Vancouver or Prince Rupert versus the turnaround time of railway cars going to the U.S.?

Mr. Thomson: I'll ask Mr. Shumsky to answer that question.

Mr. Mike Shumsky (Assistant Executive Director, Planning, Grain Transportation Agency): Thank you very much. We do have some 1991 results that we assembled from railway data. From Vancouver, for the whole year for all commodities, the average cycle time in calendar year 1991 was 20.9 days; to Prince Rupert it was 20.4 days; to Thunder Bay it was 17.3 days. These were movements in government hopper cars. Because most of the movement to the U.S. occurs in railway-supplied hopper cars, our information base is inadequate to precisely calculate U.S. cycle times, but the railways indicate to us that the cycle times to the U.S. are approximately double what they are to Canadian port destinations.

I guess the other thing I should point out is that when you look at a cycle time number, it reflects the impact of many variables. Some are within the control of the railways, some are within control of other system participants, and some you simply

[Traduction]

silos ruraux pour respecter les engagements en matière de livraison, ou alors, est-ce que les grains se trouvaient en fait dans les silos ruraux, mais ne pouvaient pas être transportés jusqu'au port? Laquelle de ces deux explications est la bonne?

M. Thomson: Il y a probablement un peu des deux. C'est une question que vous devriez peut-être poser aux sociétés ferroviaires. On nous a dit qu'elles devaient retirer des wagons vides parce qu'ils n'avaient pas été chargés, par exemple. Nous avons eu un hiver extrêmement froid. Il y a eu des ruptures de câbles et des bris d'équipement. Quand il fait moins 30 degrés dans les Prairies, monsieur, l'acier a tendance à casser, comme vous le savez. Il y a eu des ralentissements dans toutes les parties du système, pas seulement. . .

M. Easter: Je comprends. . .

M. Thomson: . . . depuis les livraisons des agriculteurs jusqu'aux opérations des silos ruraux; il n'a donc pas toujours été possible de transporter des grains des bonnes catégories. Il est arrivé à l'occasion, comme je l'ai dit, que les trains aient été partiellement vides parce que les wagons n'avaient pas été chargés.

M. Easter: C'est un argument valable. Je comprends qu'il soit impossible de transporter du grain en raison de bris mécaniques, mais il me semble que les agriculteurs se plaignent qu'il n'y a pas assez de place dans les silos ruraux pour y livrer leur grain, et c'est un problème de plus en plus aigu étant donné qu'il y a de moins en moins de silos.

Le président: Une dernière question, s'il vous plaît, monsieur Easter.

M. Easter: À la troisième page, vous parlez du transport du grain et de l'utilisation de wagons-trémies pour transporter des marchandises vers les États-Unis et ailleurs. Pourriez-vous me donner une comparaison entre le temps de rotation des wagons qui transportent du grain vers Thunder Bay, Vancouver ou Prince-Rupert, par rapport à celui des wagons qui vont aux États-Unis?

M. Thomson: Je vais demander à M. Shumsky de répondre à cette question.

M. Mike Shumsky (directeur exécutif, Planification, Office du transport des grains): Merci beaucoup. Nous avons des résultats pour 1991, que nous avons établis à partir des données fournies par les sociétés ferroviaires. À partir de Vancouver, pour toute l'année et pour l'ensemble des marchandises, la durée de cycle moyen était de 20,9 jours pour l'année civile 1991; elle était de 20,4 jours au Prince-Rupert et de 17,3 jours pour Thunder Bay. Il s'agit là du transport dans les wagons-trémies du gouvernement. Étant donné que les expéditions vers les États-Unis se font surtout à bord de wagons-trémies fournis par les sociétés ferroviaires, nous ne disposons pas de renseignements suffisants pour calculer précisément la durée de cycle vers les États-Unis, mais les sociétés ferroviaires nous ont indiqué que c'est à peu près le double du temps enregistré pour les destinations portuaires canadiennes.

Je tiens par ailleurs à souligner que les durées de cycle dépendent de nombreuses variables, dont certaines relèvent des sociétés ferroviaires ou d'autres éléments du système, alors que d'autres échappent à tout contrôle. Par exemple, s'il y a une

[Text]

cannot control. If you have a strike, for instance, your cars are going to sit loaded and they're not going to move. When you look at numbers and compare the cycle times, you also have to look at the circumstances behind those numbers. The same danger exists if you take a cycle time 20 years ago and compare it to a cycle time today. If you were moving primarily wheat and barley with a large percentage going to Thunder Bay with a lower cycle time compared to the year we have today, and if you compare those two numbers in aggregate and determine that those two cycles haven't really improved, you also have to look at the factors behind the cycles.

The Chairman: I think you've answered the question. I think the answer to the question was 20.9, 20.4, 17.3, nothing certain on your question to the U.S. markets, but they're double anything that we have here, which is 41, 42, around that area.

Mr. Easter: In terms of the communications and the meetings and so on, I'm shocked that you're giving me 1991 numbers. I can't understand why the GTA doesn't have the numbers for December 1993 or January 1994. You must know those numbers.

Mr. Shumsky: We have 1992 numbers, which we're just finalizing right now. We're working on getting 1993 numbers.

Mr. Easter: I'll let others raise some questions. Thank you very much.

The Chairman: I'm going to give you one more question. It is a very important topic, Mr. Easter. Go ahead.

• 1030

Mr. Easter: The information I've been given—and I'm trying to establish if it's true or not—is that the turnaround time to the U.S. is somewhere in the vicinity of forty days, and to the coast, as I understand it, it's somewhere in the vicinity of thirteen days.

That's what I've been told by others in the system. I'm trying to figure out the discrepancy, because if you look at the forty versus thirteen, you have a car going to the United States basically tying up what west coast movement would take three cars to do.

I think that's a very serious concern in terms of the overall system.

I'll leave it at that, Mr. Chairman, for now.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

I have a point of clarification on one of Mr. Marchand's questions. It was about the grain with the eventual destination of the U.S. that was being shipped to Thunder Bay to take advantage of the subsidy and then back-shipped, or what we call re-billed, to U.S. destinations and back to Winnipeg or some point in Fort Francis—I forget what they call it.

I am told there are at least 380 re-bills a week. I don't know where that fits in the system. You may want to pursue that.

Mr. Marchand: Thank you, Mr. Chairman.

[Translation]

grève, les wagons vont être chargés, mais ils ne bougeront pas. Quand on regarde les chiffres et qu'on compare les durées de cycle, il faut également tenir compte des circonstances qui affectent ces chiffres. C'est la même chose que si on essayait de comparer les durées de cycle d'il y a 20 ans avec celles d'aujourd'hui. Si vous transportiez surtout du blé et de l'orge dont un important pourcentage irait à Thunder Bay, et selon une durée de cycle plus basse que celle que nous connaissons aujourd'hui, et si vous vouliez comparer ces deux chiffres globalement et que vous en concluez que les cycles ne se sont pas vraiment améliorés, il faut aussi regarder les facteurs qui expliquent cet état de chose.

Le président: Je pense que vous avez répondu à la question; cette durée est de 20,9, 20,4 et 17,3 jours; vous n'êtes pas certain des chiffres pour les marchés américains, mais c'est le double de tout ce que nous avons ici, c'est-à-dire autour de 41 ou 42.

M. Easter: Pour ce qui est des communications, des réunions et ainsi de suite, je suis très étonné de voir que vous me citez des chiffres de 1991. Je ne comprends pas pourquoi l'OTG n'a pas de chiffres pour décembre 1993 ou janvier 1994. Vous devez bien savoir quels sont ces chiffres.

M. Shumsky: Nous avons des chiffres pour 1992, que nous sommes en train de finaliser. Et nous travaillons actuellement à recueillir les chiffres pour 1993.

M. Easter: Je vais laisser les autres vous poser quelques questions. Merci beaucoup.

Le président: Je vous accorde encore une question. C'est un sujet très important, monsieur Easter. Allez-y.

M. Easter: D'après les chiffres qu'on m'a donnés—et j'essaie de vérifier si c'est vrai ou pas—le temps de rotation vers les États-Unis est d'environ 40 jours, alors qu'il se rapproche plutôt des 13 jours vers la Côte, si je comprends bien.

C'est ce que m'ont dit les autres éléments du système. J'essaie de comprendre cet écart parce que, quand on compare 14 à 13, on se rend compte qu'un wagon qui va aux États-Unis transporte à peu près le même tonnage que trois wagons à destination de la côte ouest.

Je pense que c'est là un problème très grave pour l'ensemble du système.

Je n'ai rien à ajouter pour le moment, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Easter.

Je voudrais un éclaircissement au sujet d'une des questions posées par M. Marchand. Sa question portait sur le grain destiné aux États-Unis, mais expédié à Thunder Bay pour toucher des subventions et réexpédié ensuite vers les États-Unis, selon une nouvelle feuille de route, par Winnipeg ou Fort Francis, je ne me souviens pas exactement.

On m'a dit qu'il y avait au moins 380 nouvelles feuilles de route chaque semaine. Je ne sais pas comment cela s'insère dans le système. Vous voudrez peut-être expliquer cela.

M. Marchand: Merci, monsieur le président.

[Texte]

I might, if you allow me, ask another question with respect to the turnaround time. How much time in that 20 or 21 days does the grain actually spend sitting in the hopper car? I read somewhere grain sits in the hopper car about two-thirds of that time.

Mr. Thomson: That varies considerably depending on the commodity. Some crops sit in the hopper car for quite a length of time, and that's one of the problems you will undoubtedly hear about from other witnesses. The fact that no demurrage can be charged on grain held in cars is perhaps a significant factor in the length of total turnaround time for the fleet. It's worse for some commodities than for others.

Mr. Marchand: But on average, is it more than half the time, or two-thirds? It varies, certainly—it varies all the time—but is it one day, fifteen days or what?

Mr. Shumsky: We have the breakdowns of the cycle times but unfortunately I don't have them handy to summarize here.

The Chairman: Could you undertake to deliver those to the clerk?

Mr. Shumsky: We certainly could.

Mr. Marchand: You mentioned earlier, Mr. Thomson, in fact those deliveries to the U.S. made through Thunder Bay in order to profit from the transportation subsidies were considerable. I think that was the word you used. When you say considerable, do you have any figures?

Mr. Bruce McFadden (Executive Director of Operations, Grain Transportation Agency): We don't have precise figures on those cars because they are shipped by a number of different parties, but we would estimate it is in the range of possibly 200 to 300 cars per week moving that way to Thunder Bay.

The Chairman: So my figure of 330 cars a week is right?

Mr. McFadden: It's quite likely reasonable. It does vary somewhat. The number of cars actually awaiting re-bill in Thunder Bay at any particular time varies somewhat as well. But that figure is very close to the number of cars awaiting re-bill.

Mr. Marchand: These are the cars—the 250 a week, 1,000 a month—that require a 40-day turnaround on average?

Mr. McFadden: Yes.

Mr. Thomson: Yes.

Mr. Marchand: Thank you.

Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Thanks for coming, Mr. Thomson and your staff.

I'm going to talk to you more as a farmer than as a politician. I hope we can impress upon each other what we're talking about.

You said you were responsible for the arrival of the right grain at the terminals, is that right? Why do we then read headlines proclaiming that the wrong grain arrived at Vancouver after the strike was settled? What happened? Who was responsible?

[Traduction]

Si vous me le permettez, je vais poser une autre question au sujet du cycle de rotation. Pendant combien de temps, sur ces 20 ou 21 jours, le grain reste-t-il en quelque sorte entreposé dans le wagon-trémie, sans bouger? J'ai lu quelque part que le grain reste là pendant les deux tiers de cette période à peu près.

M. Thomson: Cela varie considérablement selon les produits. Dans certains cas, ils restent dans les wagons-trémies pendant assez longtemps, et c'est un des problèmes que les autres témoins vont sans aucun doute vous signaler. Le fait qu'il est impossible de percevoir des redevances de stationnement sur le grain qui reste dans les wagons est probablement un facteur important pour expliquer que le cycle de rotation totale du parc soit aussi long. C'est pire pour certaine denrées que pour d'autres.

M. Marchand: Mais en moyenne, s'agit-il de plus de la moitié du temps ou des deux tiers? Bien sûr, cela varie tout le temps, mais peut-on parler d'une journée, de 15 jours ou quoi encore?

M. Shumsky: Nous avons une ventilation des durées de cycle, mais je ne les ai malheureusement pas sous la main et je ne peux donc pas vous les résumer ici.

Le président: Pourriez-vous les faire parvenir au greffier?

M. Shumsky: Certainement.

M. Marchand: Vous avez mentionné tout à l'heure, monsieur Thomson, que les expéditeurs envoyaient très souvent leurs marchandises par Thunder Bay à destination des États-Unis pour profiter des subventions au transport. Quand vous dites que c'est un problème considérable, avez-vous des chiffres?

M. Bruce McFadden (directeur exécutif, opérations, Office du transport du grain): Nous n'avons pas de chiffres précis au sujet de ces wagons parce qu'il s'agit de produits expédiés de plusieurs sources différentes, mais nous pensons qu'il y a probablement de 200 à 300 wagons par semaine qui passent par Thunder Bay dans ces conditions-là.

Le président: Donc, j'ai raison de parler de 330 wagons par semaine?

M. McFadden: C'est probablement très raisonnable. Cela varie quelque peu. Le nombre de wagons qui attendent une nouvelle feuille de route à Thunder Bay varie également quelque peu d'un jour à l'autre. Mais ce chiffre est très proche de celui des wagons qui attendent une nouvelle feuille de route.

M. Marchand: Il s'agit des wagons—250 par semaine, ou 1 000 par mois—pour lesquels le temps de rotation est de 40 jours en moyenne?

M. McFadden: Oui.

M. Thomson: Oui.

M. Marchand: Merci.

M. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Je vous remercie d'être venus, vous et vos collègues, monsieur Thomson.

Je vais vous parler davantage à titre d'agriculteur qu'à titre d'homme politique. J'espère que nous pourrions nous comprendre mutuellement.

Vous avez bien dit que vous étiez responsable de l'arrivée du grain prévu dans les silos portuaires, n'est-ce pas? Comment se fait-il, alors que nous lisons des manchettes selon lesquelles il y a eu des erreurs quant au grain qui est arrivé à Vancouver après le règlement de la grève? Qu'est-ce qui s'est passé? Qui était responsable de cette erreur?

[Text]

[Translation]

• 1035

Mr. Thomson: We get information from the shipper on which grain they want at a particular port. We then provide a car allocation for the grain to arrive at that port. If the shipper miscues, however, or if his vessel doesn't show up, it can well happen that there's grain at the port that can't be offloaded. That happens.

Mr. Hoepfner: So you're telling me you're not getting the right information from the line companies on what is needed and when their ships are arriving? I'm sure those ships have been booked for a certain period of time.

Mr. McFadden: You're quite right that the ships are booked for a certain period of time, but there are also changes made to the vessel line-up. There are instances where we are provided information on a shipping program by a certain party and it is the intention of that party to meet that program. Their shipping program may later be altered due to other circumstances.

Mr. Hoepfner: Who changes the shipping dates for these vessels? Who makes those changes?

Mr. McFadden: The actual shipper might change the vessel—

Mr. Hoepfner: Not the vessel owner?

Mr. McFadden: No, it's likely to be the shipper. In certain instances, the shippers are working with with a sales program over a certain period of time and that's the information we receive. We then program cars from across the country to meet that sales program.

Sometimes there is a tentative shipping program lined up, which is the best information available at that time. Part of that is due to the nature of the spot sales business that is done internationally at this point. Grains are forwarded with the best intentions, but there are instances when the shipping program may change. As an example, just recently we had an instance of commodities—

The Chairman: I don't think we can go into specifics here—

Mr. Hoepfner: No, no. I think it brings out one point very clearly. There's a lack of communications; there is no authority to designate what grains should be there, what sales contracts have been reached specifically and what vessels have been ordered. So there are lots of problems.

I want to raise another question quickly. How much of the grain exported into the United States is carried by truck?

Mr. Thomson: Again, we're unable to obtain anything, but approximate figures on—

Mr. Hoepfner: What are the approximate figures?

Mr. Thomson: For different commodities, we think about 100,000 tonnes of canola has moved that way. I would hesitate to guess how much feed grain moves by truck, but it's certainly enough to raise the ire of some U.S. farmers around Shelby, Montana.

M. Thomson: L'expéditeur nous dit ce qu'il veut envoyer dans un port donné. Nous lui fournissons ensuite un certain nombre de wagons pour transporter le grain vers ce port. Mais si l'expéditeur se trompe, ou si son navire n'arrive pas, il se peut très bien qu'il y ait du grain au port mais qu'il soit impossible de le décharger. Cela peut arriver.

M. Hoepfner: Donc, vous me dites que les compagnies maritimes ne vous donnent pas les bons renseignements sur ce dont elles ont besoin et sur le moment où leur navire arrive? Je suis sûr que ces bateaux sont réservés depuis un certain temps.

M. McFadden: Vous avez tout à fait raison de dire que les bateaux sont réservés depuis un certain temps, mais il y a aussi des changements dans l'ordre d'arrivée des navires. Il y a des cas où on nous a envoyé des renseignements sur un programme d'expédition, que l'expéditeur avait bien l'intention de respecter, mais qu'il a dû modifier par la suite en raison d'autres circonstances.

M. Hoepfner: Qui change ces dates d'expédition pour ces navires? Qui fait ces changements?

M. McFadden: Il se peut que ce soit l'expéditeur. . .

M. Hoepfner: Pas l'armateur?

M. McFadden: Non, c'est plus probablement l'expéditeur. Dans certains cas, les expéditeurs établissent leurs programmes de ventes pour un certain temps, et c'est l'information que nous recevons. Nous programmons alors des wagons de tout le pays pour répondre à ce programme de ventes.

Il y a parfois un programme d'expéditions provisoires; c'est l'information la plus fiable dont nous disposons à ce moment-là. C'est dû en partie à la nature des ventes ponctuelles qui se font actuellement sur les marchés internationaux. Le grain est transporté avec les meilleures intentions du monde, mais il y a des cas où le programme d'expédition peut changer. Par exemple, nous avons eu récemment un cas où des produits. . .

Le président: Je ne pense pas que nous puissions entrer dans les détails. . .

M. Hoepfner: Non, non. Je pense que cela fait ressortir très clairement un aspect de la question. Il y a un manque de communication évident; personne n'a le pouvoir de déterminer quel grain devrait être transporté, quels contrats de ventes ont été conclus et quels navires ont été commandés. Il y a donc beaucoup de problèmes.

Je voudrais soulever rapidement une autre question. Quelle est le tonnage de grains exportés aux États-Unis par camion?

M. Thomson: Encore là, nous ne pouvons pas obtenir de chiffres, mais approximativement. . .

M. Hoepfner: Quels sont les chiffres approximatifs?

M. Thomson: Nous pensons qu'environ 100 000 tonnes de canola ont été transportées de cette façon. J'hésite à émettre une hypothèse sur la quantité de grains fourragers transportés par camion, mais c'est certainement suffisant pour mettre en colère certains agriculteurs américains des environs de Shelby, au Montana.

[Texte]

Mr. Hoepfner: Well, that's what I'm suggesting. You are giving us an improved picture of grain movement and I think it's due to trucks—not railways—because I know how many trucks are going out of Manitoba every day. It's unbelievable.

Mr. Thomson: No, the numbers we were giving you strictly involve rail movement.

Mr. Hoepfner: So that doesn't include—

Mr. Thomson: No, it does not.

Mr. Hoepfner: How can you say that? It goes through the Wheat Board, doesn't it? All the trucks going across the border are doing so on the basis of Wheat Board export permits.

Mr. Thomson: Not necessarily.

Mr. Hoepfner: They must be, as far as I know. I'm referring to wheat exports, not canola shipments.

Mr. Schumsky: The Wheat Board grains are supposed to move through the Wheat Board, but I guess if you've got trucks going directly from farms, our numbers do not include that information. Our numbers do include trucking from the primary elevator, but we understand—

The Chairman: Is it fair to say that you don't have the numbers for the amount of grain—whether it's off-board or on-board—going to the United States by truck? Do you have that number or not?

Mr. Schumsky: We don't have the numbers by truck—

The Chairman: You don't have those numbers?

Mr. Schumsky: —from farms. Nobody does.

The Chairman: Do you have any numbers on grain travelling to the United States by truck?

Mr. Schumsky: No, not by truck specifically.

Mr. Hoepfner: Mr. Chairman, they have to because the Wheat Board okays these export permits. It has to all go through the Wheat Board. So there has to be a figure there somewhere.

An hon. member: They don't have to make it available.

Mr. Schumsky: The shippers certainly know and they could give you that information.

Mr. Hoepfner: Okay, thank you very much.

[Traduction]

M. Hoepfner: Eh bien, c'est justement ce que je voulais dire. Vous nous donnez l'impression que le transport du grain s'est amélioré et je pense que c'est grâce aux camions—et non aux sociétés ferroviaires—parce que je sais combien de camions sortent du Manitoba tous les jours. C'est incroyable.

M. Thomson: Non, les chiffres que nous vous avons cités portent uniquement sur le transport par rail.

M. Hoepfner: Ils n'incluent donc pas. . .

M. Thomson: Non.

M. Hoepfner: Comment pouvez-vous dire cela? Ce grain passe par la Commission du blé, n'est-ce pas? Tous les camions qui traversent la frontière doivent détenir un permis d'exportation de la Commission du blé.

M. Thomson: Pas nécessairement.

M. Hoepfner: C'est une exigence, à ce que je sache. Je veux parler des exportations de blé, pas de canola.

M. Schumsky: Le grain visé par la Commission du blé est censé être transporté par l'entremise de la Commission, mais s'il y a des camions qui partent directement des fermes, nos chiffres n'en tiennent pas compte. Nos chiffres comprennent le tonnage transporté par camion à partir du silo primaire, mais il paraît que. . .

Le président: Est-il juste de dire que vous n'avez pas de chiffres au sujet du tonnage de grains—que ce soit hors-Commission ou pas—transportés aux États-Unis par camion? Avez-vous ces chiffres, oui ou non?

M. Schumsky: Nous n'avons pas de chiffres sur le transport par camion. . .

Le président: Vous n'en avez pas?

M. Schumsky: À partir de la ferme, personne n'en a.

Le président: Avez-vous alors des chiffres sur le grain transporté aux États-Unis par camion?

M. Schumsky: Non, pas par camion en particulier.

M. Hoepfner: Monsieur le président, il faut bien qu'ils aient ces chiffres parce que la Commission du blé doit autoriser ces exportations. Tout doit passer par la Commission. Il doit donc être possible de trouver ces chiffres quelque part.

Une voix: Mais ils ne sont pas disponibles.

M. Schumsky: Les expéditeurs le savent sûrement et pourraient vous donner ces renseignements.

M. Hoepfner: Bon, merci beaucoup.

• 1040

I would also like to take issue with your assertion that you do not have enough railway cars, or the railways don't.

The Chairman: This is your last question.

Mr. Hoepfner: Thank you very much. It will be a long one then, Joe. I'm going to address a very important issue here.

Vous affirmez donc que vous n'avez pas assez de wagons de chemin de fer, ou que les sociétés ferroviaires n'en ont pas assez. Alors, je voudrais des explications.

Le président: Ce sera votre dernière question.

M. Hoepfner: Merci beaucoup. Elle sera longue alors, Joe. C'est une question très importante.

[Text]

The Chairman: I'm sure you will.

Mr. Hoepfner: As Mr. Thomson knows, during the period between 1945 and the 1950s, it took 15 to 18 men on the farm to thrash 1,000 bushels of wheat. Today I thrash that 1,000 bushels of wheat with my wife and my son in an hour and I haven't had one consultant telling me how to do it.

Now you are suggesting that we hire consultants to tell the multi-million dollar rail executives how to move grain. Is that what you're suggesting here?

Mr. Thomson: No.

Mr. Hoepfner: In 1908 we moved a car in the same amount of time as we do today. What has been happening? When I look at the 5 days that car is actually in motion and the 15 days it is sitting around somewhere, I have to conclude that if we could improve that by 5 days, we'd have twice the railway cars available. What is happening here?

Mr. Thomson: No, we are not suggesting that you or we pay for a consultant. We are saying that the major shippers—the Canadian Wheat Board and major marketers of grain—have decided to hire an independent consultant to offer advice as to where markets are likely to develop in the future and the best way of moving grain forward to meet those market requirements.

Mr. Hoepfner: Do you agree that type of a turnaround and the 15 days in a cycle where the cars are left sitting somewhere sounds logical and reasonable?

Mr. Thomson: Yes, I think it does make sense that those who are directly involved in marketing the product should be the ones taking action and getting advice on the best way to prepare for the future.

Mr. Hoepfner: Just on that comment, how much insurance does the Wheat—

The Chairman: That's a short question.

Mr. Hoepfner: This is the last one. I want to have this verified.

I am told that the Wheat Board runs quite a bit of interference with the GTA on car allocation. They have quite a bit of influence on you people. Is that right?

Mr. Thomson: No more than anyone else.

Mr. Hoepfner: So we have too much. Is that why you are saying that in the circumstances you do not operate efficiently?

The Chairman: I'm sorry. Answer the question and then we'll go to Mr. Steckle.

Mr. Thomson: I don't think I made that statement. I think—

Mr. Hoepfner: That's what I said. In the circumstances you operate under stress or you can't do your job properly.

Mr. Thomson: No, no. There are a number of factors involved—quite a large number—that would all improve the efficiency of the system.

[Translation]

Le président: J'en suis sûr.

M. Hoepfner: Monsieur Thomson sait fort bien qu'entre 1945 et les années cinquante, il fallait de 15 à 18 hommes à la ferme pour battre 1 000 boisseaux de blé. Aujourd'hui, je bats ces 1 000 boisseaux en une heure avec ma femme et mon fils, et il n'y a pas un seul consultant qui ait à me dire comment le faire.

Vous voudriez maintenant que nous embauchions des experts—conseils pour dire aux dirigeants de sociétés ferroviaires, qui ont des millions de dollars, comment transporter le grain. C'est bien ce que vous nous suggérez?

M. Thomson: Non.

M. Hoepfner: En 1908, les wagons se déplaçaient aussi vite qu'aujourd'hui. Qu'est-ce qui s'est passé? Quand je pense qu'un wagon n'est en déplacement que pendant cinq jours et qu'il reste immobile quelque part les 15 autres jours, je dois en conclure que, si nous pouvions réduire cela de cinq jours, nous aurions deux fois plus de wagons à notre disposition. Qu'est-ce qui se passe?

M. Thomson: Non, nous ne suggérons pas que vous payez un consultant, et nous non plus d'ailleurs. Nous disons que les principaux expéditeurs—c'est-à-dire la Commission canadienne du blé et les principaux organismes de mise en marché du grain—ont décidé d'embaucher un consultant indépendant pour qu'il leur donne des conseils sur les perspectives de développement futur des marchés et sur la meilleure façon de transporter le grain pour répondre aux exigences de ces marchés.

M. Hoepfner: Êtes-vous d'avis qu'un temps de rotation de ce genre, et les 15 jours pendant lesquels les wagons sont immobilisés quelque part, sont logiques et raisonnables?

M. Thomson: Oui, je pense qu'il est logique que ceux d'entre nous qui s'occupent directement de la mise en marché de ces produits soient ceux qui prennent des mesures et qui demandent des conseils sur la meilleure façon de se préparer pour l'avenir.

M. Hoepfner: Sur ce point, je voudrais bien savoir combien d'assurance la Commission. . .

Le président: Que la question soit brève.

M. Hoepfner: C'est ma dernière question. Je veux simplement vérifier une chose.

On me dit que la Commission du blé intervient assez souvent dans la répartition des wagons par l'OTG. Elle a passablement d'influence sur vous, n'est-ce pas?

M. Thomson: Pas plus que n'importe qui d'autre.

M. Hoepfner: Nous en avons donc trop. Est-ce pour cette raison que vous dites que vous ne fonctionnez pas efficacement, dans les circonstances?

Le président: Je suis désolé. Je vais vous laisser répondre à cette question, après quoi nous allons passer à M. Steckle.

M. Thomson: Je ne me souviens pas d'avoir dit cela. Je pense. . .

M. Hoepfner: C'est ce que j'ai dit. Dans les circonstances actuelles, vous devez fonctionner sous pression ou bien vous ne pouvez pas faire convenablement votre travail.

M. Thomson: Non. Il y a un certain nombre de facteurs en cause—en fait, il y en a beaucoup—qui pourraient améliorer l'efficacité du système.

[Texte]

Mr. Hoepfner: What would those be?

Mr. Thomson: They are demurrage on cars; abandonment of some of the lighter branch lines in the prairies; and perhaps a discontinuation of unnecessary movement to Thunder Bay for the purpose of collecting the subsidy. I could go on and on, but. . .

Mr. Hoepfner: Go on. Keep going. Let's hear that.

Mr. Thomson: That's all I'll say off the top of my head at the moment.

But I would return to one question Mr. McFadden—who is also a farm boy, by the way, Mr. Hoepfner—

Mr. Hoepfner: Maybe a hockey player too?

Mr. Thomson: I'm not sure about that. However, since we're talking about changing shipping plans, there was a ship brought in to remove a certain product. It was discovered that ship carried the gypsy moth, so it could not lift the product. So shipping plans got changed.

The Chairman: Did we pay demurrage for that?

Mr. Thomson: No.

The Chairman: Mr. Steckle.

Mr. Steckle (Huron—Bruce): I would like to continue on with Mr. Hoepfner's comments. One thing I've garnered from our meeting this morning is that we haven't come very far in the last 86 years. In terms of our delivery we're just about where we were then. We've come a long way in doing what Mr. Hoepfner said. As a farm boy from Ontario, I know what he's talking about. He has given you the absolutely correct facts as they are.

We talked about a crisis this morning. How serious does it become before it becomes a crisis? I guess not delivering our product on time, losing world sales, generating costs for the producer, who has done a good job in producing. . .

It's always been a marketing problem for the farmer in getting it to the area where it's needed. How many sales have we lost as result of our tomfoolery? I'm going to call it that because it's nothing short of that.

We're not delivering the orders as they come to us. There's no reason for our approaching the 21st century and having the kinds of problems we're having today. We shouldn't even be meeting here today.

How many sales have we lost?

Mr. Thomson: I can't really answer that question. I would suggest you put it to the marketers. They are in a better position to say what has been lost by way of sales. With regard to—

[Traduction]

M. Hoepfner: Quels sont-ils?

M. Thomson: Il y a notamment les redevances de stationnement, l'abandon de certains embranchements peu fréquentés dans les Prairies et peut-être l'élimination des expéditions inutiles à destination de Thunder Bay pour pouvoir bénéficier de la subvention. Je pourrais continuer, mais. . .

M. Hoepfner: Allez-y, continuez. Je tiens à entendre ce que vous avez à dire.

M. Thomson: C'est tout ce que je peux dire de mémoire pour le moment.

Mais je voudrais revenir à une question de M. McFadden, qui a lui aussi été élevé dans une ferme, soit dit en passant, monsieur Hoepfner. . .

M. Hoepfner: Il a peut-être aussi joué au hockey?

M. Thomson: Je n'en suis pas certain. Mais puisque nous avons parlé des modifications apportées aux plans d'expédition, je peux vous rapporter le cas d'un navire qui est arrivé pour prendre livraison d'un produit donné. On a découvert que ce navire était infesté de spongieuses; il a donc été impossible d'y charger le produit, et le plan d'expédition a été modifié.

Le président: Avons-nous payé des redevances de stationnement dans ce cas-là?

M. Thomson: Non.

Le président: Monsieur Steckle.

M. Steckle (Huron—Bruce): Je vais poursuivre dans la même veine que M. Hoepfner. Une des choses qui semblent ressortir de notre séance de ce matin, c'est que nous n'avons pas beaucoup progressé au cours des 86 dernières années. En termes de délai de livraison, nous en sommes encore à peu près au même point. Nous avons fait beaucoup de progrès dans le domaine dont M. Hoepfner a parlé. Pour avoir été élevé dans une ferme en Ontario, je sais de quoi il parle. Les renseignements qu'il vous a donnés sont absolument exacts.

Nous avons parlé de crise ce matin. À quel point la situation doit-elle être grave pour devenir une crise? Je suppose que l'incapacité de livrer nos produits à temps, la perte de ventes sur les marchés mondiaux, l'augmentation des coûts pour le producteur, qui a fait du bon travail en produisant. . .

Il a toujours été difficile pour l'agriculteur d'expédier son produit vers la région où il y a de la demande; cela a toujours été un problème de mise en marché. Combien de ventes avons-nous perdues à cause de niaiserie? Si j'emploie ce terme, c'est parce qu'il décrit exactement la situation.

Nous ne livrons pas les commandes qui nous sont envoyées. Il n'y a pas de raison, à l'aube du XXI^e siècle, pour avoir le genre de problème que nous connaissons actuellement. Nous ne devrions même pas être ici aujourd'hui.

Combien de ventes avons-nous perdues?

M. Thomson: Je ne peux vraiment pas vous le dire. Je vous suggérerais de la poser aux marchands. Ils sont mieux placés que moi pour vous dire combien de ventes ont été perdues. En ce qui concerne. . .

[Text]

The Chairman: Will you undertake to provide that information to the committee as best you can?

Mr. Thomson: We are not the best boys to do it, but you have appearing before you, I believe, the Canadian Wheat Board and some of the companies that are involved in sales.

Mr. Steckle: I'll move on to my next question.

The Chairman: I'd like an answer to that question. I think that's a good question. As best as you can submit that answer, we'd like to see it—what the Grain Transportation Agency feels the lost sales have been because of some inefficiencies in your system.

Go ahead, Mr. Steckle.

Mr. Steckle: Since this is, we believe, a very essential service, would you feel that all the bodies involved in the movement of grains—the railroads, your agency, whomever it is—should be declared essential services, so we could get these movements carried out and expedited as best as possible? We've just had a strike. This is going to interfere—and you've mentioned that—in the delivery of our product. I think it has come to the minds of many people that at some point we need to address this issue of declaring this whole transportation system an essential service.

Mr. Thomson: I'm not sure that is the whole answer. I certainly don't think it would be useful for me to comment on even one aspect of it. Requiring the labour end of it to be regarded as an essential service is a much broader subject than I can contemplate today.

Mr. Steckle: Considering the fact that this government is anticipating growth of 50% in exports by the year 2000, how are we going to accommodate that, considering the problems we have today with the current levels of exports?

Mr. Thomson: As I mentioned, in the last 12 or 14 years we have increased our capacity by 50%, and if some of those measures that I mentioned a moment ago were implemented, I'm sure we could accomplish another 50% by the year 2000 if in fact the market is there for that much movement.

Mr. Steckle: On page 4—and this has been alluded to in terms of trucking—you said assistance to trucking was equivalent to the current rail subsidy, but very few shippers were utilizing the program. Why aren't they utilizing trucking services?

Mr. Thomson: I think it's primarily a cost factor, but Mr. McFadden might have some numbers on how many did utilize the program.

Mr. McFadden: During the period of the emergency trucking program to Thunder Bay, there were only eight trucks moved, and the feedback we received from shippers was that even with the subsidy, trucking was an expensive option.

Mr. Steckle: Okay.

The Chairman: I dispute that answer, but as the chairman, I can't comment on it. I will make a comment in the report.

Mr. Steckle: I know there should be an answer, but we're not getting the answer.

[Translation]

Le président: Pourriez-vous vous engager à fournir ces renseignements au comité, dans la mesure du possible?

M. Thomson: Nous ne sommes pas les mieux placés pour le faire, mais sauf erreur, vous allez entendre la Commission canadienne du blé et quelques sociétés qui s'occupent de ventes.

M. Steckle: Je vais passer à la question suivante.

Le président: Je veux d'abord avoir une réponse à cette question. C'est une bonne question. Dans la mesure du possible, nous voudrions savoir combien de ventes ont été perdues, de l'avis de l'Office du transport des grains, à cause des inefficiences du système.

Allez-y, monsieur Steckle.

M. Steckle: Puisqu'il s'agit d'un service essentiel, pensez-vous que tous les participants dans le transport des grains—les chemins de fer, votre office, et les autres—devraient être déclarés services essentiels, pour que les grains puissent être transportés et expédiés de la manière la plus efficace possible? Nous venons d'avoir une grève. Elle aura des répercussions—vous l'avez dit—sur les livraisons. Je suis sûr que beaucoup de gens auront pensé qu'il faudra peut-être en venir à déclarer que le système des transports est un service essentiel.

M. Thomson: Je ne suis pas certain que ce soit une solution. Il ne m'appartient certainement pas de donner mon avis là-dessus. Déclarer que tout l'aspect main-d'œuvre relève des services essentiels, c'est un sujet que je ne me sens vraiment pas en mesure d'aborder aujourd'hui.

M. Steckle: Puisque le gouvernement prévoit une croissance de 50 p. 100 des exportations d'ici l'an 2000, comment allons-nous nous y prendre, compte tenu des difficultés que nous avons aujourd'hui, avec les niveaux d'exportations actuelles?

M. Thomson: Comme je l'ai dit, au cours des 12 ou 14 dernières années, notre capacité a augmenté de 50 p. 100, et si quelques-unes des mesures que j'ai énumérées tout à l'heure sont mises en oeuvre, je suis sûr qu'il sera possible de l'augmenter d'encore une fois 50 p. 100 d'ici l'an 2000, si vraiment le marché l'exige.

M. Steckle: À la page 4—il en a été question à propos du transport routier—vous dites que les subventions au transport routier sont équivalentes à celles accordées aux chemins de fer, et que pourtant très peu d'expéditeurs ont eu recours au programme. Pourquoi ne font-ils pas appel aux camionneurs?

M. Thomson: Je crois que c'est principalement pour une raison de coût, mais M. McFadden a peut-être des chiffres sur l'utilisation du programme.

M. McFadden: Pendant la durée du programme d'urgence pour le transport routier vers Thunder Bay, huit camions seulement ont été utilisés, et d'après ce que nous ont dit les expéditeurs, même avec la subvention, le transport routier coûte encore trop cher.

M. Steckle: D'accord.

Le président: Je conteste cette réponse, mais en tant que président, je dois m'abstenir de tout commentaire. J'en ferai cependant dans le rapport.

M. Steckle: Je sais qu'il devrait y avoir une réponse, mais on ne nous la donne pas.

[Texte]

The Chairman: We're not.

Mr. Benoit (Vegreville): I would just like to go back to some questions asked before. You made a comment, in answering Mr. Marchand's question, that legislation is getting in the way of making this system work well. I would like you to say very specifically what legislation is getting in the way and what legislation should be changed, in your opinion, and how.

Mr. Thomson: There are several acts that apply to the western grain transportation, or western grain industry, ranging from the Western Grain Transportation Act, to the Canadian Wheat Board Act, the Canada Grain Act. I suppose all of them should be examined, but I'm sure you would appreciate that in making recommendation as to what parts of them I feel should be changed, that will be advice that I give to my minister. I don't think it would be appreciated if I offered it publicly beforehand.

Mr. Benoit: I think we really need some frank, open discussion here. I'd just like to go at this maybe from a little bit of a different angle then. You've talked about a car shortage, and a lot of people have talked about a car shortage. Is there a car shortage or is there a perpetual inefficient use of cars? I'll pursue that a bit.

• 1050

You have concentrated on this issue of cars. I guess the first part of the question is, is there any way you can penalize anybody that uses these cars inefficiently? Have some parties been penalized for using cars inefficiently? The GTA doesn't know how many cars went to the different unload points last week. I think there's obviously a problem in the system. There's obviously too much legislation from too many bodies. If there was nothing getting in the way, no legislation in the way, then you would know how many cars were moved last week, not just in 1991.

Mr. Thomson: Well, we do know the WGTA movement. It's the non-WGTA where our numbers break down.

Mr. Benoit: But how can a system work if you don't know the total movement from all sources?

Mr. Thomson: Well, we do get those numbers, but not immediately, especially trucking numbers, which are quite late.

Mr. Benoit: I'll return to my original question. Is there a car shortage, or is there just an inefficient use of cars? There is 20-day turnaround time. What should it be? Maybe 5 days, 6 days?

Mr. Thomson: There are those who would suggest that the turnaround time is going to increase rather than diminish in future, because the world market now demands more specific qualifications on the grain they're buying, more rigid specifications, which have to be forwarded in smaller lots rather than the large barley and wheat movements.

Mr. Benoit: I have one more question.

The Chairman: Make it short. Then we will go to Mr. Hubbard and then Mr. Dromisky.

[Traduction]

Le président: En effet.

M. Benoit (Végréville): Je vais revenir sur certaines questions qui ont été posées tout à l'heure. Vous avez dit, en réponse à M. Marchand, que la législation constitue un obstacle au bon fonctionnement du système. J'aimerais que vous nous disiez exactement quelles lois constituent des obstacles, quelles lois devraient être modifiées, selon vous, et comment.

M. Thomson: Diverses lois touchent le transport des grains de l'ouest, l'industrie des grains dans l'ouest, de la Loi sur le transport du grain de l'ouest à la Loi sur la commission canadienne du blé en passant par la Loi sur les grains du Canada. J'imagine qu'on pourrait les réexaminer toutes, mais vous comprendrez, j'en suis sûr, que pour ce qui est de faire des recommandations sur les parties qu'il faudrait modifier, c'est à mon ministre que je dois les présenter. Je ne crois pas qu'il apprécierait que je fasse ces recommandations en public d'abord.

M. Benoit: Nous devons parler franchement et honnêtement. Je vais aborder la question sous un autre angle. Vous avez parlé de pénurie de wagons, et vous n'êtes certainement pas le seul. Y a-t-il pénurie de wagons, ou y a-t-il plutôt inefficience constante dans l'utilisation des wagons? Voyons donc un peu.

Vous avez beaucoup insisté sur la question des wagons. Alors, pour commencer, dites-nous si vous pouvez pénaliser une utilisation inefficience des wagons? Y a-t-il eu des pénalités pour inefficience? L'Office ne sait pas combien de wagons sont arrivés aux différents points de déchargement la semaine dernière. Il est évident qu'il y a un problème quelque part dans le système. Il est évident qu'il y a trop de lois pour trop d'organismes. S'il n'y avait pas tant d'obstacles, pas de législation qui fasse obstacle, vous sauriez combien de wagons ont été utilisés la semaine dernière, et pas seulement en 1991.

M. Thomson: Nous avons les chiffres pour le transport dans le cadre de la LTGA. C'est pour les grains hors LTGA que nos données sont insuffisantes.

M. Benoit: Mais comment le système peut-il fonctionner si vous n'avez pas une idée du mouvement total, de toutes provenances?

M. Thomson: Eh bien, nous finissons par obtenir des chiffres, mais pas tout de suite, surtout pour le secteur routier, qui est très en retard.

M. Benoit: Je reviens à ma première question. Y a-t-il pénurie de wagons, ou y a-t-il simplement utilisation inefficience de ces wagons? Le temps de rotation est de vingt jours. De combien de jours devrait-il être: cinq, six?

M. Thomson: Certains vous diront que le cycle de rotation va probablement s'allonger à l'avenir plutôt que de raccourcir, parce que le marché mondial a des exigences beaucoup plus précises, beaucoup plus strictes, et que les grains devront être expédiés par petits lots, plutôt que par gros conteneurs comme pour l'orge et le blé.

M. Benoit: J'ai encore une question.

Le président: Soyez bref. Je donnerai ensuite la parole à M. Hubbard et à M. Dromisky.

[Text]

Mr. Benoit: Maybe part of the problem with the inefficient use of cars could be labour. I want to ask you about that. Diane Francis in *The Financial Post* today talked about how a union operates compared to the private sector in some cases. She's talking about a water pipeline near Regina and how the union costs at least two and a half times as much as the private outfit. It took much longer to do.

Do you believe that a big part of this slow turnaround time is labour? I think we have to have this question answered. I'm not a union basher in any way. But we have to have unions working. Are these unions working, the ones involved with this transportation system?

Mr. Thomson: Obviously, any strike or any slowdown impacts on these global turnaround figures, which Mr. Shumsky mentioned a time ago. So very definitely, yes.

Mr. Benoit: To my way of thinking—

The Chairman: Mr. Benoit, please. Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): First of all, for the record, what amount of subsidy does the Government of Canada put into grain transportation each year?

Mr. Thomson: Through the Western Grain Transportation Act the number is now \$650 million.

Mr. Hubbard: I come from a different background. I was a high school principal for 26 years. They defined us as the guys in the middle. I get the feeling that you must have this same impression of your role. You have a lot of responsibility, you get a lot of criticism, but there are so many factors that you don't control. We talk about the turnaround times. We talk about the fact that some of the ports don't work on the weekends, in terms of dumping the cars. We talk about the cycle time. You talked about trucking and their subsidies.

In terms of the system you have planned, is it a reactive situation that you work under or a proactive one? Do you do long-term planning, in terms of how many cars it will need in November 1994 and how many we need in December and in January? If these systems, these plans that you have, don't come about in terms of the railway's supplying cars and the other factors that you need to improve your situation, whom do you complain to? How do you restore confidence in the work that you're doing?

Mr. Thomson: We do both short-term and long-term car requirements, and Mr. Shumsky can add detail to this. We did a five-year requirement study back in about 1986 or 1987. We were going to do one a year ago, but with both the GATT and the NAFTA in negotiation, which were obviously going to influence direction of grain movement in the future and car requirements, we postponed it for a year.

The Chairman: I think that answers the question. Do you have another question, Mr. Hubbard?

[Translation]

M. Benoit: Si les wagons sont mal utilisés, c'est peut-être à cause des syndicats. Je voudrais bien avoir votre avis là-dessus. Dans le *Financial Post* d'aujourd'hui, Diane Francis explique la différence qu'il peut y avoir entre une opération syndicale et une opération privée. Elle donne l'exemple d'un aqueduc, près de Régina, où les syndicats ont fait augmenter le coût de deux fois et demie par rapport au chantiers privés. Les travaux ont duré beaucoup plus longtemps.

Pensez-vous que si le cycle de rotation est si long, c'est en partie à cause des syndicats? Il importe d'avoir une réponse à cette question. Je ne suis pas du tout de ceux qui critiquent les syndicats à tout propos. Mais il faut que les syndiqués travaillent. Les syndiqués dans le système de transport travaillent-ils?

M. Thomson: Il est bien évident qu'une grève ou un ralentissement aura des répercussions sur la moyenne du temps de rotation et que comme l'a dit M. Shumsky, il y a quelques instants. Dans ce sens, oui, vous avez tout à fait raison.

M. Benoit: D'après moi..

Le président: Monsieur Benoit, je vous en prie. Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Tout d'abord, pouvez-vous nous dire à combien s'élèvent les subventions qu'accorde le gouvernement du Canada chaque année au transport des grains?

M. Thomson: Dans le cadre de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, c'est actuellement 650 millions de dollars.

M. Hubbard: Je viens d'un autre milieu. J'ai été directeur d'école pendant 26 ans. On disait de nous que nous étions toujours pris en tenaille. Vous devez avoir la même impression. Vous avez énormément de responsabilités, et vous êtes beaucoup critiqués, même si de nombreux facteurs échappent à votre contrôle. Nous avons parlé du temps de rotation. Nous avons du fait que certains ports sont fermés les week-ends, qu'il ne peut y avoir de déchargements. On a parlé de la durée du cycle. Vous avez parlé du transport routier et des subventions dans ce domaine.

Quant à votre système, est-ce que vous réagissez devant une situation, ou est-ce que vous avez un plan établi d'avance? Faites-vous de la planification à long terme, pour savoir de combien de wagons vous aurez besoin en novembre 1994, ou en décembre et en janvier? Si vos plans ne fonctionnent pas comme prévu, parce que les chemins de fer ne vous ont pas fourni les wagons nécessaires ou que pour d'autres raisons qui ont des répercussions sur vos responsabilités, à qui vous plaiguez-vous? Que pouvez-vous faire pour qu'on ne perde pas toute confiance en votre travail?

M. Thomson: Nous évaluons les besoins en wagons à court et à long termes, et M. Shumsky pourra apporter des précisions. Nous avons préparé un plan quinquennal en 1986 ou en 1987. Nous avions l'intention d'en faire un autre l'an dernier, mais en raison des négociations du GATT et de l'ALÉNA, sachant que l'issue aurait une incidence sur le mouvement du grain à l'avenir, et donc sur nos besoins en wagons, nous avons décidé de retarder ce plan d'un an.

Le président: Je crois que cela répond à votre question. En avez-vous une autre, monsieur Hubbard?

• 1055

Mr. Hubbard: The only other point is a short one.

M. Hubbard: Encore une petite chose.

[Texte]

When these people let you down, when you need 1,000 cars from CN but they come up with only 600, how do you deal with that type of situation?

Mr. Thomson: If it happens consistently and for too long, that gets back to the whole question of railway responsibility and provisions under the Western Grain Transportation Act. I don't think it would be appropriate for me to discuss that here.

Mr. Hubbard: When you say "not appropriate", how do we as Canadian taxpayers deal with these inefficiencies that are created by people that you can't control?

Mr. Thomson: Provisions in the Western Grain Transportation Act cover it—perhaps not adequately, but that is where one would have to look for penalties against any of the system participants who fail to live up to expectations or requirements.

The Chairman: Are you satisfied with that answer, Mr. Hubbard? Do you want one more?

Mr. Hubbard: I'm not entirely satisfied, Mr. Chairman. We're talking about a very serious situation. There must be people or organizations at fault, and I'm not sure we're getting the answers to determine who they are and what has to be done to rectify the situation for 1994-95. I'll leave all that with. . .

The Chairman: Thank you.

As you know, we will meet in camera after we hear all the evidence. If we don't have the necessary information, that will be brought forward.

Mr. Dromisky (Thunder Bay—Atikokan): Mr. Thomson, you mentioned 32 million tonnes. Is that for export purposes?

Mr. Thomson: No, that's total movement, WGTA movement. That includes Canadian domestic—

Mr. Dromisky: As well as export.

Can you tell us what percentage of that grain is going through western ports for export purposes? For grain going through Thunder Bay, what percentage will be shipped through the United States and what percentage through Churchill? What percentage will be shipped through American ports for export purposes to countries beyond?

Mr. Thomson: Mr. Shumsky might be able to give you percentages for the Canadian ports. I don't think any of it is going to be shipped through American ports for export, but Mr. Shumsky might be able to give you some approximate numbers on the percentage going through Pacific coast ports versus Thunder Bay versus Canadian domestic.

Mr. Shumsky: I could certainly break out the east-west movement. It's slightly under 60% going west and around 40% going east. To date we've exported about 3.3 million tonnes to the U.S. A lot of that is commercial movement into the U.S.

Mr. Dromisky: Okay. We talked about the turnaround time, and I'm concerned about the turnaround time to the United States. I don't know whether you have control here or the railway companies have control over the government-owned hopper cars.

[Traduction]

Quand on vous fait défaut, quand vous avez besoin que le CN vous fournisse 1 000 wagons, et qu'il ne vous en donne que 600, que faites-vous?

M. Thomson: Si cela se produisait constamment, sur une longue période cela relèverait alors de la responsabilité du chemin de fer et des dispositions de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. Je pense qu'il ne conviendrait pas que j'en discute ici.

M. Hubbard: Quand vous dites «ne conviendrait pas», comment, en tant que contribuables canadiens, pouvons-nous régler le problème de ces inefficiences causées par des gens sur lesquels vous n'avez aucun contrôle?

M. Thomson: Il y a pour cela des dispositions dans la Loi sur le transport du grain de l'ouest; elles ne sont peut-être pas suffisantes, mais c'est là qu'il faudrait trouver les mesures à prendre contre les participants qui ne s'acquitteraient pas de leurs obligations.

Le président: Monsieur Hubbard, êtes-vous satisfait de la réponse? Avez-vous une autre question?

M. Hubbard: Je ne suis pas entièrement satisfait, monsieur le président. La situation est très grave. Il doit bien y avoir des gens ou des organismes responsables, et j'ai l'impression qu'on ne nous donne pas toutes les réponses qui permettraient de savoir qui sont les responsables, et que faire pour rectifier la situation pour l'année 1994-1995. Je laisse tout cela. . .

Le président: Je vous remercie.

Comme vous le savez, nous nous réunirons à huis clos après avoir entendu tous les témoins. Si nous n'avons pas les renseignements nécessaires, nous en reparlerons.

M. Dromisky (Thunder Bay—Atikokan): Monsieur Thomson, vous avez parlé de 32 millions de tonnes. Est-ce pour l'exportation?

M. Thomson: Non, c'est le mouvement total, dans le cadre de la LTGA. Cela comprend la consommation interne canadienne. . .

M. Dromisky: Ainsi que les exportations.

Pouvez-vous nous dire quel pourcentage du grain passe par les ports de l'ouest pour l'exportation? Pour le port de Thunder Bay, quel pourcentage du grain est expédié aux États-Unis, et quel pourcentage va par Churchill? Quel est le pourcentage qui est expédié vers des ports américains pour être ensuite exporté plus loin?

M. Thomson: Monsieur Shumsky pourra peut-être vous donner les pourcentages pour les ports canadiens. Je ne crois pas que du grain d'exportation soit expédié par les ports américains, mais M. Shumsky pourra vous donner quelques chiffres approximatifs sur les pourcentages comparatifs entre les ports du Pacifique, celui de Thunder Bay et pour les ventes canadiennes.

M. Shumsky: Je peux certainement vous donner la ventilation du mouvement est et ouest. Un peu moins de 60 p. 100 du grain est expédié vers l'ouest et 40 p. 100 environ va vers l'est. À ce jour, 3,3 millions de tonnes ont été exportées aux États-Unis. C'est essentiellement pour des ventes aux États-Unis même.

M. Dromisky: Très bien. Nous avons parlé de temps de rotation, et c'est le temps de rotation aux États-Unis qui m'inquiète. Je ne sais pas si c'est vous ou si ce sont les compagnies de chemins de fer qui contrôlent les wagons-trémies du gouvernement.

[Text]

Are any of the cars being used for providing a service to the American public or American companies? In other words, the cars are unloaded, deliveries are made, and then they're reloaded. Other companies can make a tremendous margin of profit by making deliveries for the American railway companies.

Mr. Thomson: The cars are supposed to be returned to Canada—

Mr. Dromisky: Directly?

Mr. Thomson: —directly, but you might put that question to the railways when they appear.

Mr. Dromisky: Fine.

I'm concerned about the hopper cars that are sitting, especially in the western ports, for great periods of time, simply because the elevators in Vancouver and Prince Rupert are not capable of handling the surges that occur on a regular basis. These cars sit in the yards for lengthy periods of time. What percentage of the cars are involved and being used for storage purposes?

Mr. Thomson: That number varies weekly. It isn't entirely the intent to use them for storage, but if the terminals space out—they get filled and can't unload—then cars have to wait before they can unload.

Sometimes in accumulating specialty crops there's a waiting period, sometimes—

• 1100

Mr. Dromisky: Are we talking about a large number?

Mr. Thomson: A significant number, yes.

Mr. Dromisky: You talked about all these different factors that are presently affecting the industry in the transportation of grain. A lot of the factors you've mentioned such as the effects of mother nature throughout the prairies, the quality of grain, labour problems and so forth, we could go on and on. . . In the past we had more branch lines than we have now; the system is simplified. In the past we had hundreds of little elevators all over the west. Many of them have disappeared. The system has been simplified and yet, although all these factors have been there in the past, in the past we had a very healthy, thriving seaway. What factors have brought about the demise of the seaway and the closing down of the port of Thunder Bay when all of the facts that you mentioned, and are using as excuses, have been with us for many years?

Mr. Thomson: I think it's primarily a change in the world market situation. Back in the mid-1960s we used to export some 25 million tonnes of grain to western Europe. Now western Europe exports some 25 million tonnes to the rest of the world. That market has dried up. In replacing it, the markets have developed primarily in the Pacific Rim. Again, this is a question that the Wheat Board or others could answer for you, but clearly, even in the past 10 years we have shifted from moving . . . some 60% of our grain used to come through Thunder Bay and 40% went west. I think last year it was something like 65% went west and about 35% in other directions. It's a function of markets.

[Translation]

Est-ce que ces wagons sont utilisés pour servir le public américain ou des compagnies américaines? Autrement dit, quand les wagons sont déchargés, les livraisons sont faites, et les wagons sont rechargés. D'autres compagnies ont là l'occasion de faire des bénéfices énormes en assurant des livraisons pour le compte des compagnies de chemins de fer américaines.

M. Thomson: Les wagons sont censés revenir au Canada. . .

M. Dromisky: Directement?

M. Thomson: . . .directement, mais vous pourrez poser la question aux compagnies de chemins de fer lorsqu'elles comparaitront.

M. Dromisky: Très bien.

Je m'inquiète de voir que des wagons—trémies restent assez longtemps immobiles, surtout dans les ports de l'ouest, tout simplement parce que les silos de Vancouver et de Prince Rupert n'ont pas la capacité nécessaire pour faire face aux pointes qui surviennent régulièrement. Ces wagons restent longtemps dans les gares de triage. Combien de wagons y a-t-il dans cette situation et combien sont utilisés comme entrepôts?

M. Thomson: Cela varie de semaine en semaine. L'intention n'est pas de s'en servir comme entrepôts, mais si le silo terminal est plein—il a été rempli et ne peut pas décharger—les wagons devront attendre jusqu'à ce qu'on puisse les décharger.

Parfois, quand il y a beaucoup de culture spéciale, il y a une certaine attente, parfois. . .

M. Dromisky: S'agit-il d'un grand nombre de wagons?

M. Thomson: Oui, un nombre assez important.

M. Dromisky: Vous avez parlé des différents facteurs qui perturbent actuellement le transport des grains. Bon nombre de ces facteurs, tels les effets de la nature, dans les prairies, la qualité du grain, les problèmes de relations de travail, et ainsi de suite, je pourrais continuer longtemps. . . Par le passé, il y avait davantage d'embranchements; le système a été simplifié. Par le passé, nous avions des centaines de petits silos éparpillés dans l'ouest. Beaucoup ont disparu. Le système a été simplifié et pourtant, même si tous ces autres facteurs étaient présents aussi autrefois, nous avions par le passé une Voie maritime saine et bourdonnante d'activité. Qu'est-ce qui a entraîné le déclin de la Voie maritime et la fermeture du port de Thunder Bay, alors que tous ces facteurs que vous avez mentionnés, que vous nous présentez comme des excuses, existent déjà depuis des années?

M. Thomson: Je crois que c'est surtout dû à l'évolution du marché mondial. Au milieu des années soixante, nous exportions environ 25 millions de tonnes de grains en Europe occidentale. Maintenant, c'est l'Europe occidentale qui exporte quelque 25 millions de tonnes dans le reste du monde. Ce marché—là s'est volatilisé. Il a été remplacé par de nouveaux marchés situés principalement sur les côtes du Pacifique. Encore une fois, c'est là une question à laquelle pourrait mieux répondre la Commission du blé, ou d'autres, mais il est bien évident qu'au cours des 10 dernières années, nous sommes passés de . . . près de 60 p. 100 du grain passait par Thunder Bay et 40 p. 100 allait vers l'ouest. L'an dernier, sauf erreur, c'était 65 p. 100 vers l'ouest et environ 35 p. 100 ailleurs. C'est à cause des marchés.

[Texte]

Mr. Collins (Souris—Moose Mountain): Mr. Chairman, I have a number of questions. I'll try to move through them very quickly. One of the quick observations that I heard you make was that trucking to Thunder Bay and to the west coast wasn't effective. Am I correct about what you mentioned to this committee?

Mr. Thomson: It was deemed to be too expensive, I think, to be taken advantage of.

Mr. Collins: That was your conclusion?

Mr. Thomson: Yes.

Mr. Collins: I find it amazing that we can come to a decision that quickly on that topic and then, when Mr. Easter asks about figures, we're back in 1991 and 1992. I tell you, if I reported to my board and told them I had the figures for 1989 but I didn't have them for 1994, I think the board would be promoting me to the outhouse rather than the penthouse. I'm really concerned that we get up to date on the figures that we provide. I really find it disgraceful that we're still talking about 1992 figures.

Let me just go on, if I might. I'll make a couple of observations and then I would like to get back to some information from you. In regard to transportation of product into the United States market, are you aware of trucks that are moving through without permits and yet nobody's checking them?

Mr. Thomson: No, I'm not aware of those.

Mr. Collins: I'll tell you, you want to come out west, because some of my friends out west are saying that's exactly what's happening. I think that's part of the problem. Nobody's aware of what the other guy's doing. The information network we have here is a disaster, absolutely a disaster.

I have an observation. I noticed you talked, sir, about it not being a crisis—

The Chairman: I'm going to let you go, Mr. Collins—

Mr. Collins: Thank you, I knew you would.

The Chairman:—but I hope that there is a question in there some place eventually.

Mr. Collins: There is.

First, the transportation system that functions right now is improper and ineffective. "We ask that you resolve this issue without delay." This request was made by Mr. Shima, the JOPA president. Now here's an individual who's receiving products from us and he, at a distance, is telling us that we have a problem, and now I hear it may be a crisis. Is there a crisis or is there not?

Mr. Thomson: As I said earlier, sir, that depends on your definition of crisis. There may have been a crisis, but I think we mentioned the addition of railway capacity and the reduction in the backlog of shipments. I think we're working out of it.

The Chairman: One more question, Mr. Collins, please. We're running way over time.

Mr. Collins: All right. Two things. If we continue to work on a knee-jerk reaction, I don't think we're ever going to get out of the problem. In view of the fact that the Australians took a look at the shipping out of their ports, have you reviewed that in terms of what we might do collectively, in terms of strikes, the whole business, to improve our shipping system.

[Traduction]

M. Collins (Souris—Moose Mountain): Monsieur le président, j'ai plusieurs questions. Je vais essayer de les poser très rapidement. Je vous ai entendu dire que le transport routier vers Thunder Bay et la côte ouest n'était pas efficace. Ai-je bien compris ce que vous avez dit à ce comité?

M. Thomson: On a jugé que c'était trop coûteux, me semble-t-il.

M. Collins: C'est là votre conclusion?

M. Thomson: Oui.

M. Collins: C'est extraordinaire qu'on puisse arriver si rapidement à une conclusion sur ce sujet-là, et quand M. Easter demande des chiffres, on nous présente ceux de 1991 et 1992. Croyez-moi, si je devais présenter un rapport à mon conseil basé sur les chiffres de 1989, plutôt que sur ceux de 1994, je crains fort qu'en fait de promotion, au lieu de me trouver en haut de la tour, je me trouverais relégué à un KJB. Il me paraît vraiment très important d'obtenir des figures à jour. C'est inadmissible qu'on en soit encore aux chiffres de 1992.

Permettez, je n'ai pas terminé. Je vais faire quelques observations, et puis j'aimerais que vous me donniez des renseignements. En ce qui concerne le transport vers les marchés américains, à votre connaissance, y a-t-il des camions qui assurent ce transport, sans avoir de permis, et sans que personne n'aille vérifier?

M. Thomson: Non, pas à ma connaissance.

M. Collins: Eh bien, vous devriez venir faire un tour dans l'ouest, car mes amis là-bas me disent que c'est exactement ce qui se passe. C'est ce qui cause une partie du problème. Personne ne sait ce que font les autres. Le réseau d'information est absolument désastreux.

Je voudrais faire une observation. J'ai remarqué, monsieur que vous disiez que ce n'est pas une crise. . .

Le président: Je vais vous laisser continuer, monsieur Collins. . .

M. Collins: Je vous remercie, je n'en doutais pas.

Le président: . . .mais j'espère qu'il y a une question au bout de cette intervention.

M. Collins: Il y en a une.

Pour commencer, le système de transport actuel est inadapté et inefficace. «Nous vous demandons de régler ce problème sans tarder.» Voilà ce que nous a demandé M. Shima, président de la JOPA. Voilà donc quelqu'un qui reçoit nos produits et qui, de loin, nous dit que nous avons un problème, et on dit maintenant qu'il s'agit peut-être d'une crise. Est-ce qu'il y a une crise, oui ou non?

M. Thomson: Comme je l'ai dit tout à l'heure, monsieur, tout dépend de ce qu'on entend par crise. Il y a peut-être eu une crise, mais je crois avoir mentionné que la capacité des chemins de fer a augmenté et que les retards dans les expéditions ont été réduits. Je crois que nous sommes en train de nous en sortir.

Le président: Rien qu'une question, s'il vous plaît, monsieur Collins. Nous sommes vraiment très en retard.

M. Collins: Très bien. Deux choses. Si nous continuons à nous contenter de réagir au coup par coup, nous ne nous en sortirons jamais. Puisque les Australiens ont réexaminé la question des expéditions à partir de leurs ports, avez-vous songé à ce que nous pourrions faire, collectivement, pour éviter les grèves, améliorer le système des expéditions, dans son ensemble?

[Text]

Mr. Thomson: No, but I would draw to your attention the fact that the average movement in Australia is about 200 miles whereas in Canada it's about 1,200 miles to port.

Mr. Collins: I'm not worried about the distances. I understand that factor. I'm saying in the whole component, what's the turnaround time?

• 1105

Mr. Marchand: I have the impression that we've got a lot of questions and we're not getting very many answers. It is my impression that the crisis we are undergoing in the transportation of grain is far more serious than I even thought. If you have solutions to the problem, they're not coming out very clearly.

But there are a number of aspects that are so huge in terms of the problem, it seems to me. When we're talking about turnaround time, if we reduce that turnaround time by half, that would double the volume. Of course, we're dealing with greater specialty grains, but it seems to me that in terms of logistics it should be dealt with.

You said the Thunder Bay port is not dealing to full capacity. With regard to the U.S., when you mentioned the number of cars that are going through Thunder Bay to go to the United States because of the use of the transportation subsidy, I made the calculation—you said 1,000—and half a million days a year are being lost, simply to take advantage of the grain transportation.

Those are three obvious huge holes in the system that can make it such that there seems to be a really big problem, in addition to which there seems to be a number of players, several acts, and various agencies that are all playing in the pod. There seem to be too many players perhaps, as Mr. Benoit said.

You're not willing, of course, to say exactly how this system should be improved, other than talking to your minister. It also seems that you have no up-to-date statistics—

The Chairman: There will be a question, will there?

Mr. Marchand: Yes. There are no up-to-date statistics. You don't seem to have long-term planning. So the question is whether we should have, according to you, some kind of committee or commission to look into this mess, that is going to think right and bring down some sort of program that's going to put order into this. It's not only a huge problem right now, but I know it's been like this for ten years.

Mr. Thomson: On the question of the legislation you will obviously agree that there isn't much I can do about the movement of grain to Thunder Bay and then into the United States, which is probably a major inefficiency, as you, sir, have noted. But we can't really do anything about that unless there's a change in legislation.

With regard to some of the other matters, as I indicated and didn't emphasize sufficiently, there is a group now working on better identifying the requirements for next year so that the railways can be equipped to meet the demand for the various corridors. There's also a group looking at the longer term and the requirements.

[Translation]

M. Thomson: Non, mais je tiens à vous signaler qu'en Australie, le trajet moyen est d'environ 200 milles, alors qu'au Canada il y a environ 1 200 milles jusqu'au port.

M. Collins: Ce n'est pas une question de distance. Je comprends très bien cela. Je voulais parler de l'ensemble; quel est le temps de rotation?

M. Marchand: J'ai l'impression que nous avons beaucoup de questions et qu'on nous donne bien peu de réponses. J'ai l'impression que la crise que traverse le système de transport du grain est beaucoup grave que je ne l'avais cru. Si vous avez des solutions, vous ne les avez pas très bien exposées.

Mais il me semble qu'il y a à ce problème tellement d'éléments importants. Puisqu'on parlait de temps de rotation, si on le réduisait de moitié, cela permettrait de doubler le tonnage. Bien entendu, il y a davantage de spécialités, mais il me semble qu'on devrait régler ce problème de logistique.

Vous avez dit que le port de Thunder Bay ne tourne pas à plein régime. En ce qui concerne les États-Unis, comme vous avez cité le nombre de wagons qui passent par Thunder Bay en route pour les États-Unis, à cause de la subvention au transport, j'ai fait mes calculs—vous avez parlé de 1 000 wagons—et j'en conclus qu'on perd un demi million de jours par an simplement pour profiter de la subvention sur le transport du grain.

Il y a là trois énormes lacunes dans le système, qui peuvent donner l'impression que le problème est grave; de plus, il semble y avoir beaucoup d'intervenants, plusieurs lois, divers offices qui s'en mêlent. Comme l'a dit M. Benoit, il y a peut-être trop de joueurs.

Bien entendu, vous n'êtes pas disposé à nous dire exactement ce qu'on pourrait faire pour améliorer le système, et vous ne parlerez qu'à votre ministre. Il semble, par ailleurs, que vous n'avez pas de statistiques à jour. . .

Le président: Vous avez une question à poser, n'est-ce pas?

M. Marchand: Oui. Vous n'avez pas de statistiques à jour. Vous ne semblez pas avoir de plan de longue durée. Je me demande donc si, d'après vous, il serait utile de constituer un comité ou une commission pour étudier cette embrouillamini, d'essayer d'y voir clair et de proposer un programme quelconque pour mettre un peu d'ordre dans tout cela. Car ce n'est pas d'aujourd'hui que nous avons cet énorme problème; je sais que ça dure depuis dix ans.

M. Thomson: À propos de la législation, vous conviendrez que je ne peux pas changer grand-chose au mouvement du grain par Thunder Bay en route pour les États-Unis, mouvement qui constitue probablement une inefficience majeure, comme vous l'avez d'ailleurs noté, monsieur. Mais on n'y peut rien à moins de modifier la loi.

Quant aux autres éléments, comme je l'ai dit, mais je ne l'ai peut-être pas suffisamment souligné, un groupe s'efforce actuellement de mieux définir les besoins pour l'an prochain, afin que les compagnies de chemin de fer puissent se préparer à répondre à la demande dans les divers couloirs. Un autre groupe se penche également sur les besoins à plus long terme.

[Texte]

I question very much whether it's useful to have a commission investigating the situation, in view of the fact that—

The Chairman: Excuse me, I've got to cut the answers short.

Mr. Harris: Mr. Thomson, like Mr. Hubbard I'm not a farm boy, but I can assure you that the same business principles apply to the movement of grain and the sale of wheat as to the tire business, which I was in, or any other type of business.

I have a couple of points and then I'll have a question. I'm appalled, as are the rest of the members, that your organization is working with 1992 figures. It's a disgrace that, when a company like General Motors, which is a multi-billion dollar company, can produce almost hourly figures, we're working with figures that are two years late on some of these.

[Traduction]

Je ne suis pas sûr du tout qu'il serait utile qu'une commission examine la situation, puisque. . .

Le président: Vous m'excuserez, mais je suis obligé de limiter les réponses.

M. Harris: Monsieur Thomson, comme M. Hubbard, je ne viens pas de la ferme, mais je peux vous assurer que les principes commerciaux sont les mêmes, qu'il s'agisse de transport du grain et de vente du blé ou de commerce de pneus—qui était mon domaine—ou à tout autre genre de commerce.

Je vais faire une ou deux observations avant de vous poser une question. Comme les autres membres du comité, je suis scandalisé de voir que vous travaillez encore avec les chiffres de 1992. C'est une honte qu'à une époque où une société comme la General Motors, avec un chiffre d'affaires de plusieurs milliards de dollars, est capable d'avoir des chiffres à jour d'heure en heure, vous puissiez avoir jusqu'à deux ans de retard.

• 1110

We have a crisis in this country, I believe, as far as grain shipments. We have to come up with an emergency solution this week and we have to come up with contingency plans so that it doesn't happen again. What can you suggest, very specifically, that we can do to solve this current emergency crisis? We will get into the long-term planning at another time, but we have a crisis we have to solve right now. Perhaps you could sum it up in a short paragraph. What can we do?

Mr. Thomson: Three things: get weekend work at the west coast, get the system from Thunder Bay operating more efficiently—I think that's coming along anyway—and ensure that the railcar capacity that has been promised is fulfilled.

Mr. Harris: Thank you.

Mr. Steckle: It will be a short question. The question is this. There was a decision made last year to not renew the lease for 2,000 U.S. cars. Who made that decision? Did you make that decision? Was it a government decision or was it a private decision?

Mr. Thomson: That was a private decision.

Mr. Steckle: Were they part of that consulting group you're considering hiring to do the future consulting work for you?

Mr. Thomson: No.

Mr. Steckle: Who is this private group? We'd like to know.

Mr. Thomson: There is no private group that gave advice on whether to do that. I believe it was a decision taken by the railway company.

Mr. Steckle: So the railway company decided not to lease?

Mr. Thomson: That's right.

The Chairman: My colleague will make one comment and then we'll move to the next witness.

En ce qui concerne le transport du grain, le pays est en crise, d'après moi. Il nous faut trouver une solution d'urgence, dès cette semaine, puis élaborer des plans d'urgence pour que cela ne se reproduise plus. Que pouvez-vous suggérer de concret pour nous sortir de cette crise? Nous reparlerons de la planification à long terme une autre fois, mais pour le moment nous sommes en situation de crise, et nous devons trouver une solution immédiatement. Peut-être pourriez-vous me répondre en quelques mots. Que pouvons-nous faire?

M. Thomson: Trois choses: garder les ports de la côte Ouest ouverts en fin de semaine, accroître l'efficacité à Thunder Bay—je crois que c'est déjà en train de se faire—et s'assurer que les chemins de fer respectent leurs engagements quant au nombre de wagons à fournir.

M. Harris: Je vous remercie.

M. Steckle: Ma question sera très brève. La voici. On a décidé, l'an dernier, de ne pas renouveler le contrat de location pour 2 000 wagons américains. Qui a pris cette décision? Est-ce vous? S'agissait-il d'une décision du gouvernement ou d'une décision privée?

M. Thomson: C'était une décision privée.

M. Steckle: A-t-elle été prise par des membres de ce cabinet d'experts-conseils que vous envisagez d'embaucher à l'avenir?

M. Thomson: Non.

M. Steckle: De qui s'agit-il? Nous voudrions bien le savoir.

M. Thomson: Il ne s'agit pas d'un groupe privé qui aurait conseillé de prendre cette décision. Je crois qu'elle a été prise par la compagnie de chemins de fer.

M. Steckle: C'est donc la compagnie de chemins de fer qui a décidé de ne pas louer ces wagons?

M. Thomson: C'est exact.

Le président: Mon collègue va faire un commentaire, et nous passerons ensuite au témoin suivant.

[Text]

Mr. Speller (Haldimand—Norfolk): Thank you, Mr. Chairman. I want to thank the Grain Transportation Agency for coming forward today. On a question from my colleague Mr. Benoit earlier, regarding your ideas, legislation that might be changed in the future, you indicated you weren't prepared to discuss that with this committee today. I'm not sure whether this is the forum to discuss it, but I would ask you to meet with the minister in the very near future, because some committee of this House will be looking at the bigger issue. Obviously, you will be a group that we will call before us to give us answers to that. So in the very near future, at your convenience, perhaps you could meet with the minister, outline your concerns to him, and then we would be pleased to listen to you. I think it's a very important issue. It's an issue that needs to be addressed. It isn't going to be addressed by the subcommittee, but it will be addressed in the future.

Mr. Thomson: You can be assured that I will be meeting with the minister in the very near future.

Mr. Speller: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Bob. I would certainly like to thank you, Mr. Thomson, and your associates, for coming in and appearing before the committee. I'm certain we'll be in touch in the future, likely in other areas relative to transportation. Thank you for appearing.

Mr. Thomson: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): The next witness will be Prairie Pools. I believe that Charlie Swanson and Patty Townsend will be the witnesses. Mr. Swanson is an executive member of Prairie Pools Inc. and president of XCAN Grain Pool Ltd. I believe, Patty, you're executive director. What is your title?

Ms Patty Townsend (Manager of Communications, Prairie Pools Inc.): I am manager of communications.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Mr. Swanson, I believe you have a presentation to make.

Mr. Charlie Swanson (Executive Member, Prairie Pools Inc.; President, XCAN Grain Pool Ltd.): Yes, we have, Mr. Chairman. We're certainly pleased to be here with you this morning.

Prairie Pools Inc. and XCAN Grain Pool Ltd. are pleased that members of Parliament have recognized the very serious problem currently being experienced in the western Canadian grain and oilseed industry and appreciate the opportunity to discuss the problem with you.

The significant delays in grain movement to export position continue to have serious effects on all of the players in the industry, but mostly on primary producers. In addition to the short-term problems such as lost delivery opportunities caused by congestion in the system and increased costs associated with demurrage, storage costs and contract penalties, farmers may suffer in the long term as a result of lost international markets. Your hearings on this subject are most timely.

[Translation]

M. Speller (Haldimand—Norfolk): Je vous remercie, monsieur le président. Je tiens à remercier les représentants de l'Office du transport des grains d'être venus aujourd'hui. En réponse à une question que vous a posée tout à l'heure mon collègue, M. Benoit, concernant les changements que l'on pourrait apporter à la loi, vous avez dit que vous n'étiez pas disposé à en parler avec ce Comité aujourd'hui. Je ne sais pas si l'endroit est mal choisi, mais je voudrais que vous rencontriez le ministre le plus tôt possible, car un comité de cette Chambre va examiner l'ensemble de la situation. Il est bien évident que vous figurerez sur la liste des témoins qui comparaitront alors. Par conséquent, il serait bon que vous rencontriez le ministre très prochainement, le plus tôt possible, pour lui expliquer votre point de vue, et nous serons alors ravis de vous entendre. Le problème est important, et il faut le résoudre. Il ne sera pas résolu par ce sous-comité, mais il le sera prochainement.

M. Thomson: Je peux vous assurer que je rencontrerai le ministre très bientôt.

M. Speller: Je vous remercie.

Le président suppléant (M. Easter): Je vous remercie, Bob. Je tiens également à remercier M. Thomson et ses associés d'être venus aujourd'hui devant notre Comité. Je suis sûr que nous nous reverrons, probablement pour parler d'autres aspects du transport. Merci d'être venus.

M. Thomson: Merci.

Le président suppléant (M. Easter): Nous allons maintenant entendre les représentants de Prairie Pools (Syndicat du blé des Prairies), qui sont, je crois, M. Charlie Swanson et M^{me} Patty Townsend. M. Swanson est un des membres de la direction de Prairie Pools Inc. et il est aussi président de XCAN Grain Pool Ltd. Patty, sauf erreur, vous êtes directrice administrative. Quel est votre titre exact?

Mme Patty Townsend (directrice des communications, Prairie Pools Inc.): Je suis directrice des communications.

Le président suppléant (M. Easter): Monsieur Swanson, vous avez je crois une déclaration à nous faire.

M. Charlie Swanson (membre de la direction, Prairie Pools Inc.; président, XCAN Grain Pool Ltd.): C'est exact, monsieur le président. Nous sommes ravis d'être ici ce matin.

Prairie Pools Inc. et XCAN Grain Pool Ltd. sont heureux que les députés aient reconnu la gravité du problème qui se pose actuellement dans le secteur des grains et oléagineux de l'Ouest canadien, et nous les remercions de nous avoir donné la possibilité de venir en débattre avec vous.

Le retard considérable qu'a pris le transport du grain vers les points d'exportation continue de nuire à tous les segments intéressés de l'industrie, mais surtout aux producteurs. Outre les problèmes à court terme tels que les livraisons manquées à cause de l'engorgement du système et la hausse des coûts liés aux frais de stationnement et d'entreposage ainsi qu'aux pénalités contractuelles, les cultivateurs seront lésés à long terme parce qu'ils perdront des marchés internationaux. Vos audiences sur la question sont donc on ne peut plus opportunes.

[Texte]

Alberta Wheat Pool, Saskatchewan Wheat Pool and Manitoba Pool Elevators are western Canada's largest farmer-owned cooperatives. Together they handle almost 60% of the grain produced on the prairies through more than 800 country elevators. The pools also own and operate grain terminal elevators in the export ports of Thunder Bay in eastern Canada and at Vancouver on the west coast. They are also part owners of the terminal at Prince Rupert on the west coast.

XCAN Grain Pool Ltd. is the export marketing arm of the three pools. On behalf of the pools and their members, XCAN markets an average of 3.5 million tonnes of grains, oilseeds and special crops annually.

Prairie Pools is the national policy arm of the three pools. The pools work together as PPI to present the interests of their members at the national and international levels.

Our industry is vitally dependent on the export market. Over the last four years Canadian farmers have produced an average of 48 million tonnes of grains and oilseeds annually. Of this, 30 million tonnes or 62% of the average production was sold outside of Canada.

You will be aware that over the last eight years Canadian farmers have suffered the effects of a grain trade war. The use of export subsidies by the United States and Europe has depressed the international price of grain significantly. Despite Canada's inability to finance comparable export assistance schemes, we have not been pushed out of the market. In fact, since the trade war began, Canada has increased the number of markets into which it is selling grain and oilseeds.

The primary reason for this is Canada's excellent international reputation. Canada is well known for a consistent quality product and reliability as a supplier. Farmers, their organizations, and government have worked very hard to establish that reputation and fear that it may now be in jeopardy.

In some cases, Canada is up to five weeks late in meeting its delivery commitments. The financial impact of the resulting contract penalties, demurrage charges and extra storage and interest charges are significant. Ultimately, the costs are borne by producers. If it is all added up, one can safely assume that the costs already incurred as a result of this situation are well into the millions of dollars. Ultimately, farmers bear these costs.

In the long term the Pools and XCAN are very concerned that Canada's reputation for reliability may have been permanently damaged, especially with just-in-time customers who are currently faced with temporary plant closures due to a lack of raw product. Some customers will likely consider diversifying their source of supply to ensure that they have product when they need it. This means lost sales for Canada.

[Traduction]

Alberta Wheat Pool, Saskatchewan Wheat Pool et Manitoba Pool Elevators constituent les trois plus grosses coopératives de cultivateurs de l'Ouest du Canada. Ces syndicats du blé représentent à eux trois presque 60 p. 100 de la production de grain des Prairies, répartie dans plus de 800 silos régionaux. En outre, ils possèdent et exploitent les silos terminus des ports d'exportation de Thunder Bay, dans l'Est du Canada, et de Vancouver, sur la côte Ouest. Ils sont aussi copropriétaires des silos de Prince Rupert sur la côte Ouest.

XCAN Grain Pool Ltd. est la filiale qui s'occupe de la commercialisation des exportations. L'entreprise commercialise en moyenne 3,5 millions de tonnes de grains, d'oléagineux et de cultures spéciales chaque année, au nom des syndicats et de leurs membres.

Prairie Pools est la filiale qui s'occupe de la politique nationale. Les trois syndicats se sont regroupés pour former PPI dans le but de défendre les intérêts de leurs membres aux plans national et international.

La survie de notre industrie dépend des exportations. Depuis quatre ans, les agriculteurs canadiens ont produit chaque année, en moyenne, 48 millions de tonnes de grains et d'oléagineux. Quelque 30 millions de tonnes, soit 62 p. 100 de la production moyenne ont été vendus à l'étranger.

Vous savez fort bien que, depuis huit ans, les cultivateurs canadiens ont souffert de la guerre des céréales. Les États-Unis et l'Europe ont instauré des subventions à l'exportation qui ont fait chuter le prix international des grains. Même si le Canada est incapable de subventionner un programme comparable d'aide à l'exportation, on n'a pas réussi à nous évincer du marché. D'ailleurs, depuis le début de la guerre commerciale, le Canada a accru ses débouchés pour les grains et les oléagineux.

On le doit surtout à l'excellente réputation du Canada sur la scène internationale. Le Canada est réputé pour ses produits d'une qualité constante et pour la régularité de ses approvisionnements. Les agriculteurs, leurs organisations et le gouvernement ont travaillé d'arrache-pied pour bâtir leur réputation qu'ils craignent maintenant de perdre.

Il arrive que le Canada accumule jusqu'à cinq semaines de retard dans ses livraisons. Les répercussions financières de ces retards sont considérables: pénalités contractuelles, frais de stationnement et d'entreposage supplémentaire, frais d'intérêts. Au bout du compte, ce sont les producteurs qui assument tous ces coûts. Quand on fait le total, on arrive à des millions de dollars de frais imputables à la situation actuelle. Et ce sont les cultivateurs qui devront payer la note.

À long terme, les syndicats du blé et XCAN craignent que la réputation de fiabilité du Canada ne soit à jamais terni, surtout auprès des clients qui utilisent la méthode de production juste à temps et qui sont donc obligés de fermer temporairement leurs usines faute de matières premières. Certains clients vont vraisemblablement songer à diversifier leurs sources d'approvisionnement afin d'être certains d'avoir la matière première qu'il leur faut au moment opportun. Cela signifie que le Canada vendra moins.

[Text]

Over the course of your hearings you will hear from organizations that may be better able than are the pools to provide reasons for the situation in which the industry now finds itself. It must be made clear that while many different factors may have contributed to the current situation, farmers have not. They are, however, suffering the consequences.

For example, the Manitoba Pool estimated it would require close to 1,000 cars per week to meet sales commitments and to maintain elevator space. Until recently, under 400 cars per week were received. Elevators are filling up.

Both Canadian National and Canadian Pacific report that country elevator capacity on their lines is at an average of just over 20%, indicating a system that is quite congested. As a result, some farmers may not be able to deliver the grain to the elevator this spring to obtain the cash needed for inputs at seeding time.

Solutions. Prairie Pools Incorporated and XCAN recognize the efforts now being made by the railways, the addition of more grain hopper cars to the fleet, etc., to increase the flow of grain from the country to export position. It is our hope that this will help to alleviate some of the problem. Unfortunately, the damage may have already been done. We do not believe there is an easy solution in the very short term. We must, however, ensure that this does not happen again in the future.

• 1120

It would be useful to start by assessing this year's problem and the factors that contributed to it. Were the forecasts inaccurate? Was the communication between shippers, the Grain Transportation Agency and the railways adequate? Did each player in the system fulfil its obligations? For example, was the lack of cars in the system the result of a failure to negotiate new and timely car leases? Or was the lack of railcars the result of shippers failing to provide accurate and timely sales information?

Immediate attention must be given to the financial impact of this situation on farmers. It is clear that the problems were not created by farmers, and it follows that they should not be solely responsible for the costs. PPI supports the payment of compensation to offset the effects on farmers.

PPI recognizes the recent efforts of government representatives to complement the activities of the industry around the maintenance of customer confidence, especially in Asian markets. If this situation continues, there will have to be a significant effort on the part of shippers, exporters and government to regain the confidence of disillusioned customers.

In the medium term, consideration should be given to a system of penalties for unnecessarily prolonged car cycle times. For example, the railways have expressed concern about some railcars being used to store product. Shippers agree that this practice must be discouraged and could support the imposition of a penalty. Conversely, there is currently no penalty imposed on the railways when cars that have been promised fail to appear when needed.

[Translation]

Dans le cours de vos audiences, vous entendrez des représentants d'organisations qui sont beaucoup mieux placées que les syndicats du blé pour vous expliquer les causes de la situation actuelle. Vous devez savoir que si bien des facteurs différents expliquent la conjoncture actuelle, on ne peut rien reprocher aux agriculteurs. Pourtant, ce sont eux qui en subissent les conséquences.

Par exemple, le Pool du Manitoba a estimé qu'il lui faudrait près de 1 000 wagons par semaine pour respecter les contrats de vente et avoir de la place dans les silos. Jusqu'à tout récemment, il ne recevait que 400 wagons par semaine. Les silos se remplissent.

Tant le Canadien National que le Canadien Pacifique signalent que les silos sur leurs voies ferrées sont remplis en moyenne jusqu'à un peu plus de 20 p. 100, ce qui dénote un système passablement engorgé. Il en résulte que des agriculteurs n'arriveront sans doute pas à livrer leur grain aux silos ce printemps et, donc, n'obtiendront pas l'argent dont ils ont besoin pour payer les intrants nécessaires aux semences.

Solutions. Prairie Pools Incorporated et XCAN apprécient les efforts que déploient actuellement les chemins de fer pour augmenter le nombre de wagons-trémies et accélérer le transport des grains jusqu'aux points d'exportation. Nous espérons que cela aidera à régler une partie du problème. Malheureusement, le mal est peut-être déjà fait. Nous croyons qu'il n'y a aucune solution facile à très court terme. Nous devons toutefois nous assurer que cela ne se reproduise plus jamais.

Il serait utile de commencer par évaluer le problème de cette année et les facteurs qui y ont contribué. Les prévisions étaient-elles justes? Les communications entre les expéditeurs, l'Office du transport du grain et les chemins de fer? Chaque rouage de la machine a-t-il rempli ses obligations? Par exemple, est-ce que le manque de wagons était dû au fait qu'on n'ait pas négocié à temps de nouveaux contrats de location pour les wagons? Était-ce plutôt dû aux expéditeurs qui n'avaient pas fourni à temps les renseignements concernant leurs ventes?

Il faut s'intéresser tout de suite à l'incidence financière de la situation sur les agriculteurs. Manifestement, ceux-ci ne sont nullement responsables des problèmes actuels, donc, logiquement, ils ne devraient pas avoir à en assumer seuls les coûts. La PPI est favorable au versement d'indemnités compensatoires aux agriculteurs.

Elle apprécie les efforts déployés récemment par les représentants du gouvernement pour épauler l'industrie qui tentait de soutenir la confiance des clients, surtout sur les marchés asiatiques. Si le problème devait perdurer, les expéditeurs, les exportateurs et le gouvernement auraient fort à faire pour regagner la confiance des clients déçus.

À moyen terme, il faudrait songer à imposer des pénalités à ceux qui prolongent inutilement la durée de rotation des wagons. En effet, les chemins de fer croient que certains wagons serviraient à entreposer des produits. Les expéditeurs admettent qu'il faut décourager une telle pratique et ils seraient favorables à l'imposition d'une pénalité. Mais il n'existe aucune sanction pour les chemins de fer qui ne livrent pas les wagons promis.

[Texte]

The pools support the imposition of penalties for unnecessary delays by the railways, in conjunction with penalties or storage charges when the cycle time is prolonged by the shipper. The increase in the amount of grain shipped to the United States this year has had an impact on the availability of railcars. In general, the turnaround time for cars going into the United States is two to three times longer than for the cars remaining in Canada. It is difficult to understand why there should be such a difference in cycle times between Canadian and U.S. shipments. Perhaps with improved monitoring, the cycle time for cars into the United States could be reduced.

Improvements to the efficiency of the Canadian grain forwarding system would have a positive effect on car cycle times. Prairie Pools has developed a comprehensive set of proposals for improving the efficiency of the system. Our proposals, which include a managed approach to branch-line rationalization, the examination of rate scale issue and alternate service arrangements for farmers, if implemented, would significantly increase the efficiency of the system. As a result, car cycle times could be reduced.

In the longer term, the pools and XCAN are very supportive of the process that has been started by the senior management of Canada's eight largest grain handling companies, the Canadian Wheat Board, the Grain Transportation Agency, and the two railways. This group has initiated an independent, industry-driven and financed study of Canada's grain forwarding practices and procedures. The goal of this study is to make recommendations for the achievement of an efficient and customer-driven grain forwarding system. A customer-driven system is one where buyers of Canadian grain can rely on receiving the product purchased in a timely and cost-effective way.

We ask that the government respect this industry-driven process. If in the end the study recommends government action, government must be prepared to cooperate fully with the industry to ensure that solutions for the industry are made by the industry.

One of the contributing factors to the difficulties in meeting market commitments was a labour dispute on the west coast in March. While the industry can work toward a more efficient and cost-effective system, and while we can improve forecasting and communication, we cannot control the impact of labour disputes on the movement of grain. There are approximately 20 separate agreements governing labour unions and the movement of grain to export position, from loading in the country to the stowing of grain on export ships. This scenario presents complexities that few other industries experience and makes the grain industry extremely vulnerable to labour disputes.

Over the last 10 years the grain shipping system has been shut down 14 times by labour disputes, resulting in over 207 lost days in the grain movement system. The potential for work stoppages during the late spring and early summer, a peak time in grain movement, is quite real. It will be very important that work stoppages are avoided in an agreeable but affordable manner.

[Traduction]

Les syndicats du blé sont pour l'imposition de pénalités aux chemins de fer pour les retards inutiles, si des pénalités équivalentes ou des frais d'entreposage sont imposés aux expéditeurs qui prolongent la durée de rotation. L'augmentation des volumes de grains expédiés aux États-Unis cette année a eu un impact sur la disponibilité des wagons. En général, la durée de rotation des wagons à destination des États-Unis est de deux ou trois fois celle des wagons qui restent au Canada. On comprend mal pourquoi il y a un tel écart dans la durée de rotation entre le Canada et les États-Unis. Peut-être qu'un meilleur contrôle permettrait d'écourter la durée de rotation aux États-Unis.

Si l'on améliorait l'efficacité du système d'expédition du grain canadien, cela aurait aussi un effet bénéfique sur la durée de rotation des wagons. La Prairie Pools a produit toute une série de suggestions visant à améliorer l'efficacité et la rentabilité du système. Ces propositions, y compris la gestion de la rationalisation des embranchements, l'étude de la question du barème et des services de remplacement pour les agriculteurs, amélioreraient considérablement l'efficacité du système si elles étaient mise en oeuvre. Cela entraînerait une réduction de la durée de rotation des wagons.

À plus long terme, les syndicats du blé et XCAN sont tout à fait en faveur du processus enclenché par la haute direction des huit plus importantes entreprises de manutention de grain au Canada, la Commission canadienne du blé, l'Office du transport du grain et les deux compagnies de chemins de fer. Ce groupe a pris l'initiative de lancer une étude indépendante, dirigée et financée par l'industrie, sur les règles et pratiques d'expédition du grain au Canada. L'étude devrait aboutir à des recommandations destinées à créer un système d'expédition efficient, axé sur la clientèle. On dit d'un système qu'il est axé sur la clientèle lorsque les acheteurs de grain canadien peuvent compter sur une livraison économique et à temps des denrées achetées.

Nous demandons au gouvernement de respecter cette initiative de l'industrie. Si, au bout du compte, l'étude recommandait certaines mesures gouvernementales, il faudrait que le gouvernement soit disposé à coopérer pleinement avec l'industrie afin que celle-ci élabore elle-même des solutions qui lui conviennent.

Le conflit syndical sur la côte ouest, en mars, a contribué à retarder les livraisons. L'industrie a beau se doter d'un système plus économique et plus efficace, et améliorer les prévisions et les communications, elle ne peut tout de même pas contrôler la répercussion des conflits de travail sur le transport du grain. Environ vingt conventions collectives différentes régissent les syndicats dont les membres travaillent au transport du grain, depuis le chargement dans les campagnes jusqu'à l'arrimage du grain sur les navires dans les ports d'exportation. Voilà qui entraîne des complications auxquelles peu d'industries sont confrontées et qui rend l'industrie du grain particulièrement vulnérable aux conflits syndicaux.

Depuis dix ans, de tels conflits ont provoqué, à 14 reprises, l'immobilisation de tout le système d'expédition du grain, ce qui a fait perdre 207 jours de travail. Les risques d'arrêt de travail à la fin du printemps et au début de l'été, la période de pointe du transport du grain, sont bien réels. Il faudra absolument éviter les débrayages en trouvant une solution convenable et abordable.

[Text]

[Translation]

• 1125

PPI has urged the Minister of Human Resources Development to immediately initiate an inquiry into the competitiveness of Canada's export ports, with a particular focus on the role and cost of labour. We would appreciate your support for this request.

In conclusion, Prairie Pools Incorporated and XCAN Grain Pool Ltd. are very concerned about the impact of the current grain movement problems on prairie farmers. Reduced delivery opportunities as a result of elevator congestion and high penalties on demurrage, which must be paid at export ports, will have a negative impact on farm receipts.

While we recognize that steps have been taken toward relieving this problem in the short term, the real solutions will have to be found in the medium and long term. We must ensure that this situation does not repeat itself in the future and that Canada's reputation as a reliable supplier is re-established.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson.

Mr. Marchand: Welcome, Mr. Swanson.

You were here when Mr. Thomson from the Grain Transportation Agency spoke earlier. Obviously you're aware that there are many problems in the grain transportation sector and that these problems have been there for quite a while. The problems have been showing themselves for the past 10 years. You are also aware that this grain transportation system is the backbone of western agriculture and we have to rely on it to be able to increase our exports. The western economy relies on it.

Do you think this is a crisis?

Mr. Swanson: As Mr. Thomson indicated, we were in a crisis situation a few weeks ago. The situation has started to improve because more railcars are coming into the system. Some of the customers the industry and the Canadian Wheat Board have dealt with have been able to negotiate adjustments in shipping time periods. But we did face a serious difficulty during the February-April period.

There have always been problems, and some were more serious than others, but by and large the industry has increased the level of exports out of this country. The record clearly indicates that. Because of a number of serious problems that all came together in this particular year, such as the flood situation in the U.S., the winter weather, labour problems, and the slow sales program in the early fall because the Canadian Wheat Board and our customers did not know what we would have to offer, that program did not get off the ground early in the 1993-94 crop year. So all of these problems came together at one time and it came to a head in mid-winter.

Mr. Marchand: There is a certain logic to arguing that it's circumstantial to some extent. Are we not witnessing, through this accumulation of circumstances and the inefficiency of the system, the fact that there are serious underlying problems that will not disappear? They come from all sides.

La PPI a prié le ministre du Développement des ressources humaines d'entreprendre immédiatement une enquête sur la compétitivité des ports d'exportation du Canada, en général, et sur le rôle et le coût de main-d'oeuvre en particulier. Nous vous serions reconnaissants de nous appuyer dans cette démarche.

En terminant, la Prairie Pools Incorporated et XCAN Grain Pool Ltd. redoutent les effets que les problèmes actuels du transport du grain pourraient avoir sur les agriculteurs des Prairies. Les livraisons manquées à cause de l'engorgement des silos et les frais élevés pour le stationnement dans les ports exerceront une pression à la baisse sur les recettes des agriculteurs.

Nous apprécions les mesures prises pour atténuer le problème à court terme, mais il faudra trouver de vraies solutions à moyen et à long termes. Il ne faut plus jamais qu'une telle situation se reproduise et il est indispensable de refaire au Canada la réputation de fournisseur fiable qu'il avait auparavant.

Le président suppléant (M. Easter): Merci, monsieur Swanson.

M. Marchand: Bienvenue au Comité, monsieur Swanson.

Vous étiez là quand M. Thomson de l'Office du transport du grain a pris la parole tout à l'heure. Vous êtes manifestement au courant des nombreux problèmes de transport du grain et vous n'êtes pas sans savoir qu'ils ne datent pas d'hier. Ce sont les mêmes qui reviennent depuis 10 ans. Vous savez également que le système de transport du grain est la clé de voûte de toute l'agriculture dans l'Ouest, nous devons pouvoir nous appuyer sur lui si nous voulons augmenter nos exportations. L'économie de l'ouest repose là-dessus.

Croyez-vous que nous avons affaire à une crise?

M. Swanson: Comme l'a dit M. Thomson, nous avons vécu une crise il y a quelque semaine. Les choses ont commencé à aller mieux maintenant parce qu'il y a un plus grand nombre de wagons disponibles. Certains des clients avec lesquels l'industrie et la Commission canadienne du blé ont fait affaires ont réussi à négocier des modifications du calendrier de livraison. Nous avons eu de graves problèmes pendant toute la période de février à avril.

En fait, il y a toujours eu des problèmes, et certains étaient plus graves que d'autres, mais, en gros, l'industrie a accru le niveau de ses exportations. Les chiffres le prouvent. À cause d'un certain nombre de problèmes graves qui ont tous coïncidé cette année, notamment les inondations aux États-Unis, le temps qu'il a fait cet hiver, les conflits syndicaux, et les ventes au ralenti au début de l'automne parce que ni la Commission canadienne du blé ni nos clients ne savaient ce que nous aurions à leur offrir, le programme n'a pas démarré assez tôt au début de la campagne agricole de 1993-1994. Donc, tous ces problèmes ont surgi en même temps et la crise a éclaté au milieu de l'hiver.

M. Marchand: C'est assez logique de prétendre que c'est une crise circonstancielle. L'accumulation de certains problèmes circonstanciels et l'inefficacité du système ne démontrent-ils pas qu'il existe de graves problèmes sous-jacents qui ne se régleront pas d'eux-mêmes? Il y a des problèmes un peu partout.

[Texte]

The railway companies, the Canadian Wheat Board—everyone is complaining about the lack of coordination. It seems to me that there are underlying problems that must be addressed, that won't be disappearing over the next few months. These problems are even more important because we want to increase our export markets.

• 1130

I'm of the opinion that in fact it is a crisis.

The other question is, do you think that, due to the recurring problems of grain transportation, there should be a body, a commission to look into it and to rationalize it to some extent, to bring down some kind of improvement on the system, an improvement that can be long term and that can help farmers and the export of grain?

Mr. Swanson: Mr. Marchand, first of all, in terms of efficiency, prairie farmers are now putting 40% more grain through 25% fewer elevators than we did 10 years ago. This was done for the purpose of improving efficiency and reducing cost.

On your question whether there should be some kind of body set up to take a look at this, that is exactly what the industry is doing. The senior executives, the GTA, the Canadian Wheat Board, and the railways are in fact going to sit down and work together, not only to look at the intermediate but the five-year and 10-year projections down the road of where they think the industry is going and what system we need to handle the projected volumes of grain. I think the industry is doing exactly that.

The Acting Chairman (Mr. Easter): A last question, or are you done?

Mr. Marchand: Yes, that's fine, thank you. Thank you very much, Mr. Swanson.

Mr. Steckle: Mr. Swanson, you're relatively close to the issue of lost markets as a result of our not being able to deliver on time. Are you able to ascertain how serious this has been? If so, can you give us any numbers of lost contracts? Is there any possibility of our redeeming those markets? Give us some sense of where we stand on that issue.

Mr. Swanson: I can't give you a precise figure of what the dollar implications might be. We won't know that until contracts that are outstanding have been negotiated and until we know what kind of penalties might be imposed on them. In the longer term, can we redeem ourselves in the eyes of our customers? It's going to take a great deal of effort to do that. The Japanese, for example, are suggesting that they might look to Argentina for increased canola supplies. If that should happen, certainly it's a cost to Canadian canola producers.

As to the overall dollar figure, I'm not sure we will ever be able to put an exact figure on it; it is fairly significant, however. Our reputation is probably what has suffered the most, and how do you put a dollar figure on reputation?

Mr. Steckle: Certainly, when decisions are made in terms of leasing and putting in place the hopper cars, the ability to move that crop is certainly based on a number of issues, one of them, of course, being the number of acres seeded. That is certainly one of the criteria, I would assume.

[Traduction]

Les sociétés de chemin de fer, la Commission canadienne du blé—tout le monde se plaint du manque de coordination. Il semble y avoir des problèmes sous-jacents qu'il faut régler, car ils ne sont pas susceptibles de disparaître au cours des prochains mois. Ce sont des problèmes d'autant plus importants que nous cherchons à accroître nos exportations.

Je suis convaincu que c'est bel et bien une crise.

J'ai aussi une autre question. Étant donné les problèmes cycliques du transport du grain, croyez-vous qu'il devrait y avoir un organisme ou une commission chargée d'examiner la question et de rationaliser le système dans une certaine mesure afin de l'améliorer à long terme de manière à aider les agriculteurs et à favoriser l'exportation du grain?

M. Swanson: Tout d'abord, monsieur marchand, pour ce qui est de l'efficacité, les agriculteurs des Prairies font maintenant transporter 40 p. 100 plus de grains avec 25 p. 100 de silos en moins qu'il y a 10 ans. Ils y sont parvenus pour accroître l'efficacité et la rentabilité.

Quant à savoir s'il faudrait créer un organisme pour étudier la situation, c'est exactement ce que l'industrie est en train de faire. Les cadres supérieurs, l'OTG, la Commission canadienne du blé et les chemins de fer vont effectivement se réunir afin, non seulement d'examiner le moyen terme, mais aussi d'envisager où en sera l'industrie dans cinq ou 10 ans et de prévoir de quel système elle aura besoin pour transporter les volumes de grains prévus. Voilà donc précisément le genre d'étude que l'industrie est en train de faire.

Le président suppléant (M. Easter): Avez-vous une dernière question?

M. Marchand: Non, merci, j'ai terminé. Merci beaucoup, monsieur Swanson.

M. Steckle: Monsieur Swanson, la question des marchés perdus, faute d'avoir pu livrer la marchandise à temps, vous touche de près. Êtes-vous capable de confirmer la gravité du problème? Le cas échéant, pouvez-vous nous dire combien de contrats ont été perdus? Serait-il possible de récupérer ces débouchés? Donnez-nous une idée un peu plus précise de la situation.

M. Swanson: Je ne suis pas en mesure de vous dire le montant exact que nous avons perdu. Nous le saurons seulement quand tous les contrats à réaliser auront été négociés pour savoir quelles pénalités seront imposées. À plus long terme, pourrions-nous nous racheter aux yeux de nos clients? Cela demandera des efforts incroyables. Les Japonais, par exemple, nous ont dit qu'ils se tourneraient vers l'Argentine pour accroître leurs approvisionnements en canola. S'ils devaient y donner suite, leur projet nuirait certainement aux producteurs canadiens de canola.

Quant au montant précis, je ne sais si nous arriverons jamais à le calculer. Nous savons toutefois qu'il est considérable. C'est sans doute notre réputation qui a le plus souffert et c'est une perte qui est difficile à chiffrer.

M. Steckle: Les décisions entourant la location et la fourniture de wagons-trémies repose sur un certain nombre de considérations, notamment sur le nombre d'acres ensemencés. Je présume que c'est certainement là un des critères.

[Text]

How early is that decision made? Has that already been made for this coming year? I guess we didn't get a satisfactory answer on that question, and that's the reason I readdress that question. Who does, ultimately, make that decision? I guess that's the question I have.

Mr. Swanson: It's a combination of the industry putting forward their sales programs as the crop develops. It's too early at this point to start thinking about the sales program for this coming fall; the seed isn't in the ground yet. But certainly early estimated seeding projections would indicate that the canola acreage is going to go up. The production, hopefully, will also go up along with those increased acres. That brings about a unique kind of marketing situation to supply particular markets with canola.

The durum acreage is going to increase. The U.S. is a major market for us. Depending on what happens to their farm program in the coming year, with their new farm bill, and their level of production, the quality of their crop, the quality of our crop—these are all issues that are taken into account in making the projections. I'm not in the operations side of the organization; I represent the other side, but I know that all of the industry feeds in that information through the Canadian Wheat Board, through the GTA, through the railways, in projecting what the estimates might be.

• 1135

In mid-summer 1993, who would have projected that the U.S. corn and wheat crop was going to be as severely damaged as it was? The reduction in U.S. corn production was equal to more than the total Canadian production of grains. That opened up a market for Canadian feed wheat and feed barley, which normally would not have been there. Those kinds of predictions are very difficult to make.

Mr. Steckle: I just have a final question. I believe there is a mechanism in place for penalties to be imposed on railways. Do you know of any time where there was a penalty imposed on them for failure to comply?

Mr. Swanson: Not that I'm aware of.

Mr. Hoepfner: Welcome to the committee meeting this morning, Mr. Swanson. I know you also have some farm blood in your veins, so you know what it's all about.

I have a couple of questions. With respect to storage for the Wheat Board, when does that terminate? When the grain arrives at terminals or when it's loaded out of the elevators?

Mr. Swanson: There are really two different time periods.

We collect storage when it enters the country elevator system. There's also storage when it enters the terminal elevator position before it's forwarded on to the export position.

Mr. Hoepfner: What about the time when it's between the elevators and the terminals?

Mr. Swanson: We don't collect storage when it's rolling.

[Translation]

À quel moment au juste la décision est-elle prise? Avez-vous déjà décidé du nombre d'acres que vousensemencerez l'an prochain? Nous n'avons pas encore obtenu une réponse satisfaisante à cette question; c'est la raison pour laquelle je la pose à nouveau. Qui, en définitive, prend la décision? Voilà ce que je veux vraiment savoir.

M. Swanson: L'industrie présente son programme de vente pendant que la récolte pousse. Il est maintenant trop tôt pour commencer à discuter des ventes pour l'automne prochain; les champs ne sont même pas ensemencés. Mais d'après les premières prévisions de semences, il semblerait que la superficie consacrée au canola augmente. On espère que la production augmentera proportionnellement à la superficie ensemencée. L'approvisionnement de certains marchés en canola nécessitera une commercialisation tout à fait unique.

La superficie consacrée au blé dur augmentera aussi. Les États-Unis constituent notre principal débouché. Il faudra donc attendre de voir ce qui arrivera là-bas puisque le marché dépendra des effets de leur nouvelle Loi sur l'agriculture, de leur niveau de production, de la qualité de leur récolte, de la qualité de notre récolte; on tient compte de toutes ces considérations quand on prépare nos prévisions. Moi, je ne m'occupe pas du côté opération de l'organisation; je représente l'autre côté, mais je sais que toute l'industrie remet ces renseignements à la Commission canadienne du blé, à l'OTG, au chemin de fer, afin de pouvoir faire les prévisions qui s'imposent.

Qui aurait pu prévoir, au milieu de l'été 1993, que les récoltes de maïs et de blé des États-Unis seraient aussi endommagées qu'elles l'ont été? Les États-Unis ont perdu une quantité de maïs supérieure à la totalité de la production canadienne de grain. Cela a créé un tout nouveau débouché pour le blé et l'orge de provende du Canada. C'est pourquoi il est assez difficile de faire des prévisions.

M. Steckle: Une dernière question. Je pense qu'il existe déjà un mécanisme permettant d'imposer des pénalités aux compagnies de chemins de fer. Savez-vous s'il est déjà arrivé qu'on leur en impose une pour défaut d'exécution?

M. Swanson: Pas à ma connaissance.

M. Hoepfner: Monsieur Swanson, je vous souhaite la bienvenue au Comité ce matin. Je sais que vous avez aussi l'agriculture dans les veines, et vous savez donc de quoi vous parlez.

J'ai deux ou trois questions à vous poser. Quand doit se terminer l'entreposage pour la Commission canadienne du blé? Quand le grain arrive au terminus ou quand il est retiré des silos?

M. Swanson: Ce sont en fait deux périodes différentes.

Nous prélevons des frais d'entreposage quand le blé est placé dans les silos régionaux. Il y en a d'autres quand il arrive aux silos terminus avant d'être expédié vers le point d'exportation.

M. Hoepfner: Et qu'arrive-t-il entre les silos régionaux et le terminus?

M. Swanson: Nous ne percevons pas de droits d'entreposage pendant que le grain est transporté d'un endroit à l'autre en train.

[Texte]

Mr. Hoepfner: So there's no benefit for you as far as storage is concerned?

Mr. Swanson: No.

Mr. Hoepfner: That was one of my questions.

As you can see, if you look at the 207 days lost in the transportation system due to labour strife, that's 20.7 days per year. That is a tremendous loss in the potential to move grain. Would you agree with that?

Mr. Swanson: It's quite significant, yes.

Mr. Hoepfner: That is a real concern to me.

I was also going to comment on the process selected by eight grain companies to study this problem. As you know, I've been a little critical of some of our farm organizations.

Do you agree with me that this study will again be paid for by the farmers?

Mr. Swanson: Yes.

Mr. Hoepfner: How many farmers have you asked about this study?

Mr. Swanson: I think the feeling of farmers in general would be that there is a problem and we have to look for solutions to it. The cost to an individual farmer will be relatively small. Don't ask me for a dollar figure because I don't have one.

It's certainly spread over the entire industry. Any cost that a grain company develops is ultimately passed back through tariffs in some form or another, but I'm sure the cost per individual or cost per tonne will be very small. I think that farmers in general would agree that if the industry can come up with some workable solutions for the intermediate and longer term, there will not be any objections to this kind of cost.

Ms Townsend: I'd just like to add a little to that, Mr. Hoepfner.

Farmers generally agree that if they're paying for something, that something is accountable to them. They can hold their companies accountable since most of these companies—or the pools any way—are cooperatives. They are 100% accountable to the farmers. If they don't come up with the solutions that the farmers think they should come up with, they'll hear about it.

Mr. Hoepfner: I know you've done a fairly good job, but you also must admit that some farmers are becoming a little upset with the way the pool has been operating over the years. You are receiving some hostile comments. I'm sure of that because I'm seeing them too.

I think it's important that you take a little more to heart some ideas farmers have, because they could be put to advantage. I heard Mr. Thomson's comment today that he would report to his minister but it's none of our business. I resent that type of comment because it is my business. It's my livelihood.

In 1962 I could make a buck on the farm. After 30 years of all these organizations I'm at the verge of bankruptcy. So say a lot of my farmers. I think something has to be done here. I become very hostile when I hear comments like that.

[Traduction]

M. Hoepfner: Vous ne tirez donc aucun droit d'entreposage?

M. Swanson: Non.

M. Hoepfner: C'était l'une de mes questions.

Étant donné les 207 journées perdues pour le système de transport à cause de conflit de travail, cela donne 20,7 jours par année. C'est considérable à l'échelle du transport du grain, vous ne croyez pas?

M. Swanson: C'est énorme, en effet.

M. Hoepfner: Je trouve cela vraiment inquiétant.

Je tiens aussi à dire quelques mots au sujet du processus choisi par les huit sociétés de grain pour étudier le problème. Vous savez que j'ai un peu critiqué certains de nos organismes agricoles.

Êtes-vous d'accord avec moi pour dire que cette étude sera encore une fois payée par les agriculteurs eux-mêmes?

M. Swanson: Oui.

M. Hoepfner: Combien d'agriculteurs avez-vous consultés avant d'entreprendre cette étude?

M. Swanson: Dans l'ensemble, les agriculteurs estiment qu'il y a un problème et qu'il faut trouver des solutions. L'étude coûtera relativement peu par agriculteur. Et ne me demandez pas combien au juste, car je suis incapable de vous le dire.

Les coûts de cette étude sont répartis sur l'ensemble de l'industrie. Ce qu'il en coûtera à une entreprise en particulier se répercutera sur les tarifs d'une façon ou d'une autre, mais je suis convaincu que le coût par personne ou par tonne sera infime. Si l'industrie peut trouver des solutions réalisables à moyen et à long terme, je pense qu'aucun agriculteur ne s'y opposera pour une question d'argent.

Mme Townsend: Je voudrais ajouter quelque chose, monsieur Hoepfner.

En général, quand les agriculteurs paient pour quelque chose, ils exigent des comptes. Comme la plupart de ces entreprises—du moins pour ce qui est des syndicats—sont des coopératives, ils peuvent leur demander des comptes. Si elles ne trouvent pas de solution qui convienne aux cultivateurs, elles vont en entendre parler.

M. Hoepfner: C'est vrai que vous avez fait un assez bon travail, mais vous devez admettre que certains agriculteurs commencent à être mécontents de la manière dont le syndicat fonctionne depuis quelques années. Certains font des critiques assez véhémentes. Je le sais parce que je les entends moi aussi.

Je pense que vous devriez accorder un peu plus d'attention à certaines suggestions des agriculteurs, car elles sont intéressantes. Tout à l'heure, M. Thomson a dit qu'il ferait rapport à son ministre et que ce n'était pas de nos affaires. Je n'apprécie pas de telles remarques parce que je trouve que cela me regarde. Après tout, c'est mon gagne-pain.

En 1962, mon exploitation agricole arrivait à faire des profits. Après 30 années de régie syndicale, je suis au bord de la faillite. C'est aussi ce que me disent nombre des agriculteurs que je représente. Il faut faire quelque chose. Je deviens vraiment agressif quand j'entends de tels commentaires.

[Text]

The other thing I want to say is that grain companies and the government were aware that we had a problem in September with the tombstone issue. I was one of the first farmers who convinced my sons not to burn their grain or to put it in piles at the end. I said this is a comment by government and industry, and I don't give much credence to that.

• 1140

So I was one of the first farmers to go across the line and look at what could be done with the tombstone issue. We had a tremendous market for that grain over there, as you became aware of later on. I think the pool was aware of some of the potential too but did not exercise that market soon enough. They could have had better scrutiny of what was going on and taken advantage of that. Also, a lot of mixing could have been done. The problem wasn't nearly as hard.

There is another question that I want to bring up to you. We had a presentation by the PSAC people weighing grain at the terminal in Thunder Bay. It amazed me that almost 10% of the cars are loaded incorrectly by weight or by grade, and this is happening at the elevator system. How is this possible?

Mr. Swanson: First of all, in terms of Manitoba Pool's policy development, I can assure you that comes from the grass roots. That's where our policy originates, and that's the directive that we follow.

On the question of marketing tombstone wheat, I admit that we were slow off the market. I can't disagree with that comment. In terms of the PSAC statement that 10% of the cars are incorrectly loaded, I find that figure extremely high. We know what our penalties are. If we don't load the correct variety or grade of grain or moisture content—

Mr. Hoepfner: We asked PSAC why fines aren't set against this type of misloading and he said there were no fines.

Mr. Swanson: I'd have to take issue with that statement from PSAC. Penalties are imposed if a grain company loads the wrong kind, grade, moisture content, even protein content of grain. The penalty can be as high as four cars to one. In other words, if you load one wrong car you take a four-car penalty.

Mr. Hoepfner: Financially there's no deterrent, though.

Mr. Swanson: The fact that you've lost a car when you are moving grain is a financial penalty.

Mr. Hoepfner: Who sets that penalty?

Mr. Swanson: If it's board grains, it would be the Canadian Wheat Board on the unload. It would be the Grain Commission on the final grades, if that's the reason.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson. I'd like clarification on one aspect of Mr. Hoepfner's question, and that's the committee that industry is developing.

[Translation]

Je voulais aussi dire que les compagnies de grain et le gouvernement savaient que nous avions un problème avec le blé momifié en septembre dernier. J'ai été l'un des premiers agriculteurs à convaincre mes fils de ne pas brûler le grain, d'en faire plutôt des tas. J'ai estimé que c'était un commentaire du gouvernement et de l'industrie et qu'il ne fallait pas y prêter foi.

J'ai donc été l'un des premiers agriculteurs à traverser la frontière pour savoir ce qu'on pouvait faire de ces grains momifiés. Là-bas, il y a un marché incroyable, comme vous vous en êtes rendu compte un peu plus tard. Je pense que le syndicat se doutait que ces grains représentaient un certain potentiel, mais il n'a pas exploité ce marché assez rapidement. Il aurait dû surveiller un peu mieux ce qui se faisait et profiter de la situation. On aurait aussi pu faire beaucoup de mélanges. Le problème n'était pas aussi grave.

Je voulais aborder une autre question encore avec vous. Des membres de l'Alliance de la fonction publique qui s'occupent de peser le grain au terminus de Thunder Bay nous ont présenté un exposé. J'ai été fort étonné d'apprendre que près de 10 p. 100 des wagons sont mal chargés, qu'il y a des erreurs de poids et de qualité. Il semble que les erreurs se produisent au silo. Comment est-ce possible?

M. Swanson: Tout d'abord, pour ce qui est des politiques adoptées par le syndicat du blé du Manitoba, je peux vous assurer qu'elles viennent de la base. Toutes nos politiques sont suggérées par la base et nous suivons ses directives.

Quant à la commercialisation du blé momifié, j'avoue que nous avons mis du temps à nous y mettre. Je ne peux pas vous contredire. Quant aux affirmations des membres de l'Alliance voulant que 10 p. 100 des wagons soient mal chargés, je trouve cette proportion extrêmement élevée. Nous savons à quelle sanction nous nous exposons. Si nous ne chargeons pas la bonne variété ou la bonne qualité de grain, ou à la bonne teneur en humidité. . .

M. Hoepfner: Nous avons demandé à l'Alliance pourquoi on n'imposait pas d'amendes quand les wagons étaient ainsi mal chargés, et on nous a répondu qu'il n'y avait pas d'amende.

M. Swanson: Je dois contredire le représentant de l'Alliance. Lorsqu'une entreprise charge un grain qui est de la mauvaise sorte, qui n'est pas de bonne qualité, ou dont la teneur en humidité ou même en protéine n'est pas bonne, on lui impose des pénalités. Cela peut aller jusqu'à quatre wagons par wagon mal chargé.

M. Hoepfner: Il n'y a toutefois aucune sanction monétaire.

M. Swanson: Quand on perd un wagon, on subit un préjudice financier.

M. Hoepfner: Qui fixe la sanction?

M. Swanson: Si ce sont des grains de la Commission, c'est la Commission canadienne du blé, d'après les wagons non déchargés. Si c'est une question de qualité, ce serait la Commission des grains.

Le président suppléant (M. Easter): Merci, monsieur Swanson. Je voudrais avoir des précisions au sujet d'une dimension de la question de M. Hoepfner, à propos du comité que l'industrie a mis sur pied.

[Texte]

I agree with Mr. Hoepfner. I too am getting a lot of complaints from farmers. A lot of farmers believe the pools have taken on a corporate mentality. They are seen as industry rather than representing the policy initiatives of the farmers. Right or wrong, that's the feeling out there.

As part of that committee, why you do not have the Canadian Wheat Board advisory committee on, which is the legally elected representative of producers in the Wheat Board area? Why are they not included in that group?

Mr. Swanson: The eight companies include all grain companies, and three of those eight are made up of pools. In terms of the Canadian Wheat Board advisory committee, this is operating policy that's being looked at. The advisory committee are advisers to the Canadian Wheat Board.

The Acting Chairman (Mr. Easter): I raise the question because I can see some problems down the road for us in the policy field. You mention in here that we seriously consider that solutions for the industry are made by the industry, but I can assure you that when you come up with your solutions, many of the primary producers out there will say their interests were not considered enough in terms of these recommendations, which will give us a political problem.

I am just flagging it.

Mr. Collins: This morning there was an observation that the left hand didn't seem to know what the right hand was doing. I'm not suggesting where the problems are occurring, but the end result is that there seems to be an inefficiency in the system.

Could you suggest some corrective measures to us?

[Traduction]

Je suis d'accord avec M. Hoepfner. Moi aussi, je reçois énormément de plaintes de la part d'agriculteurs. Ils sont nombreux à trouver que les syndicats du blé agissent maintenant comme les grandes entreprises. Ils les perçoivent comme une industrie et non plus comme un organisme suivant leurs initiatives. Ce sentiment n'est peut-être pas fondé, mais il existe.

Pourquoi n'y a-t-il pas de représentant du comité consultatif de la Commission canadienne du blé puisque ce sont les représentants légalement élus des producteurs dans la région régie par la Commission? Pourquoi n'y en a-t-il pas dans votre comité?

M. Swanson: Les huit compagnies comprennent toutes les entreprises cérésières, dont trois sont des syndicats. Quant au comité consultatif de la Commission canadienne du blé, c'est une politique de fonctionnement que nous sommes en train d'envisager. Ce comité est chargé de conseiller la Commission.

Le président suppléant (M. Easter): Si je pose la question, c'est parce que j'entrevois bien des problèmes dans le domaine des politiques. Vous nous demandez de réfléchir sérieusement à des solutions qui conviendront à l'industrie et qui seront conçues par elle, mais je suis certain que vos solutions ne feront pas l'affaire de tous les producteurs et que nombre d'entre eux soutiendront qu'on a pas tenu compte de leurs intérêts. Nous aurons donc un problème politique.

Je voulais seulement le signaler en passant.

M. Collins: Ce matin, quelqu'un a dit que la main gauche ignorait ce que faisait la main droite. Sans vouloir blâmer personne en particulier, il en résulte tout de même un système inefficace.

Pourriez-vous nous suggérer quelques mesures correctrices?

• 1145

Mr. Swanson: Yes, Mr. Collins. Part of the difficulty that I think we're running into is the directional flow of the grain in this particular year, which is very unusual.

Some of the cars are not administered by the GTA. In other words, in terms of transportation some commodities are handled through direct dealings with the railways. I think that removes some of the information flow that would be there to facilitate a good solid information base. I think that's one area that perhaps could have been improved upon or can be improved upon.

Certainly the area we talked about in terms of efficiencies, that the Prairie Pools have advanced, is an area that would help to alleviate some of the problems in the future if those recommendations were acted upon.

We also had the situation, as I've indicated in our brief, of past labour problems and potential labour problems in the future. We have requested that the Minister of Human Resources, Mr. Axworthy, set up a committee—and to act fairly quickly—on trying to alleviate some of the problems that can come to the bargaining table, which should be cleared away through that process rather than through across-the-table bargaining.

M. Swanson: Oui, monsieur Collins. Une partie du problème, cette année, tient à la direction tout à fait inhabituelle du transport du grain.

Certains wagons ne sont pas administrés par l'OTG. Autrement dit, le transport de certaines denrées est directement négocié avec les compagnies de chemins de fer. Cela signifie que nous n'avons pas tous les renseignements dont nous aurions besoin pour être parfaitement au courant de ce qui se passe. Je pense que c'est un secteur à améliorer.

Prairie Pools a avancé certaines recommandations qui permettraient d'améliorer l'efficacité à plusieurs niveaux et, donc, de régler certains des problèmes.

Comme je l'ai dit dans notre mémoire, il y aussi eu le problème des conflits syndicaux qui risquent de se reproduire. Nous avons demandé au ministre des Ressources humaines, M. Axworthy, de former un comité qui serait chargé de régler très rapidement certains des problèmes susceptibles de surgir à la table de négociations. Ainsi, certains différends seraient réglés autrement que par la négociation conventionnelle.

[Text]

Mr. Collins: Mr. Thomson was very specific. He identified three problems, and one of them was that in the western port we're now in a five-day arrangement in a seven-day business cycle. He keyed in on that fact. I think he identified fourteen work stoppages that weren't handled through legislation. Eight or nine—but I think it was nine—were handled by legislation. I think that sends us a pretty clear. . .

I'm wondering if that's the mechanism we have to go to to resolve those kinds of issues. Do you have some thoughts on how we can overcome that?

Let me just tie in another one. Some of your members have passed on to us information that the movement of grains into the United States through trucking are going non-permit. No one is checking. Has that been brought to your attention, and if so how do we overcome that?

Mr. Swanson: I have heard the same rumours that you have. I cannot substantiate them.

Mr. Collins: In light of the other, would you suggest that as we go through the whole legislation process to improve west ports, that demurrage charges be passed back to those who are making the hold-up in the system and not the farmers, who really have no control over that? It's basically unions and others.

Mr. Swanson: Yes. We have taken the position that demurrage charges should be built in, but there also should be penalties on the other side as well. There have to be awards and sanctions, as they're referred to, and we certainly support a policy of developing that kind of system.

Going back to your point on the west coast and the seven-day operation, during the strike of a couple of years ago the operating companies on the west coast asked for a seven-day continuous operation, which would in fact allow for the addition of at least 100 additional employees, and probably considerably more if we went to continuous operation and got away from the overtime costs that are now associated with that port, which are very substantial. It would also alleviate the problem when operators call in staff to unload cars; they would know that the staff was going to be there to carry out the activities, which has not been the case over the last few months.

Mr. Collins: My question has two parts to it. You've made an observation, and I see you refer to Mr. Shima, President of Japan Oilseed Processors Association. My understanding is that about 98% of the canola that is going into the Japanese market is coming out of Canada. In light of his concerns about our shipping arrangements into that market, how do you see us moving to take corrective surgery to ensure that those foreign markets are going to receive product on time?

Mr. Swanson: Certainly there has to be good communication with those Japanese processors, who, as you've indicated, are very important customers.

[Translation]

M. Collins: M. Thomson a été très précis. Il a nommé trois problèmes, notamment celui du calendrier du port de l'Ouest où la semaine de travail est de cinq jours alors que le cycle commercial est de sept jours. Il a vraiment insisté là-dessus. Il a aussi parlé de quatre débrayages qui n'ont pas été réglés par l'adoption d'une loi. Huit ou neuf autres—neuf, si je ne m'abuse—ont été réglés par la voie législative. C'est un message assez clair. . .

Je me demande si ce serait la solution aux problèmes dans ce domaine. Avez-vous des suggestions qui nous permettraient de surmonter ces difficultés?

J'ajouterais à cela une autre question. Certains de vos membres nous ont fait savoir que le transport des grains en camions vers les États-Unis se fait sans permis. Il n'y aurait aucun contrôle. Vous a-t-on parlé de ce problème et, dans l'affirmative, comment pourrions-nous le régler?

M. Swanson: J'ai entendu les mêmes rumeurs que vous. Malheureusement, je ne peux rien prouver.

M. Collins: S'il faut adopter une loi pour améliorer la situation dans les ports de l'Ouest, croyez-vous qu'il faudrait faire payer à ceux qui sont responsables des bouchons dans le système les frais de stationnement qui sont exigés des agriculteurs, puisque ceux-ci n'y peuvent rien? En fait, les responsables, ce sont les syndicats et les autres.

M. Swanson: Oui. Selon nous, les frais de stationnement devraient être compris et il faudrait imposer des sanctions à l'autre partie. Nous sommes tout à fait pour l'adoption d'un système de récompenses et de sanctions.

Pour en revenir à ce que vous avez dit au sujet de la côte Ouest et de la semaine de sept jours, pendant la grève d'il y a deux ou trois ans, les sociétés de la côte Ouest ont demandé la semaine de travail de sept jours sans interruptions, ce qui aurait permis d'ajouter au moins 100 employés, et peut-être même beaucoup plus si le port fonctionnait sans arrêt et si on laissait tomber les heures supplémentaires qui coûtent actuellement une fortune. On réglerait du même coup le problème des employés que les opérateurs sont obligés de faire venir pour décharger les wagons car, de cette façon, il y aurait toujours du personnel sur place pour faire le travail, ce qui n'est certainement pas le cas depuis quelques mois.

M. Collins: J'ai une double question à vous poser. Vous avez fait une remarque et je vois ici que vous mentionnez M. Shima, le président de l'Association des transformateurs d'oléagineux du Japon. Il semble que 98 p. 100 du canola acheté au Japon provienne du Canada. Étant donné qu'il s'inquiète de notre capacité de livrer la marchandise à temps au Japon, que faudrait-il faire pour garantir que les livraisons à ces marchés étrangers se fassent à temps?

M. Swanson: Il faut certes être très francs avec ces transformateurs japonais qui, comme vous l'avez dit, sont des clients très importants.

[Texte]

[Traduction]

• 1150

I think the industry group has been struck; it's setting its terms of reference and will be coming up with recommendations. If they can come up with the right kinds of recommendations and if those can be put into practice, it certainly will go a long way towards alleviating some of the concerns being expressed by some of our very important customers.

Mr. Benoit: Good morning, Mr. Swanson.

First of all, I'm really encouraged by this committee that's has been set up—the committee made up of representatives from grain companies, the GTA, the Wheat Board and so on. I'm really encouraged about it and I think it's the kind of group that should determine what the problems are in the system.

My question to you is, do you believe there is any real chance at all that this group will decide on what legislation and what regulation has to be changed?

Mr. Swanson: I guess I can never give 100% assurance that will happen, but I think there is a very, very firm commitment. We have a problem; there are difficulties. We have to work towards resolving those. We're not only looking at short-term solutions but at solutions that will help to alleviate the situation next year and five years down the road.

Mr. Benoit: So is your committee going to look at the legislation in place—the overlap and that type of thing—and make recommendations based on that? Is there any area you're not willing to talk about in this committee?

Mr. Swanson: I'm not aware of any area that is not going to be looked at, but it is not being set up specifically to just look at legislation or change in legislation. It's going to look at practices of the operators from the country elevator system right through to the port position and putting the grain on the boat.

Mr. Benoit: Do you think there's a need for some change in regulation and legislation?

Mr. Swanson: I don't think I can prejudice what the committee's recommendation or the study group's recommendation might be. If they come forward with those kinds of recommendations then I would hope government would in fact be in a position to act on them.

Mr. Benoit: If this committee does recommend change in legislation, do you believe the Liberal government will act on the recommendations from the committee and change the legislation? I can guarantee you if the Liberals won't, the Reform government will three years down the road. I'm jumping the gun a bit here.

An hon. member: Dream on.

Mr. Benoit: Do you believe this Liberal government will act on the changes you recommend?

The Acting Chairman (Mr. Easter): This is your last question.

Je pense que le groupe industriel a été formé; il est en train de définir son mandat et il va formuler des recommandations. S'il parvient à présenter des recommandations adéquates que l'on peut mettre en oeuvre, cet exercice contribuera certainement beaucoup à atténuer certaines des préoccupations exprimées par quelques-uns de nos clients les plus importants.

M. Benoit: Bonjour monsieur Swanson.

Tout d'abord, je dois vous dire que je suis vraiment encouragé par ce comité qui a été mis sur pied et qui est notamment composé de représentants des compagnies céréalières, de l'Office du transport du grain (OTG) et de la Commission canadienne du blé. Je suis vraiment emballé par ce comité et je suis d'avis que c'est le genre de groupe qui parviendra à cerner les problèmes présents dans le système.

Ma question est la suivante: pensez-vous que ce groupe a vraiment des chances de décider quelles lois et quels règlements il faudra changer?

M. Swanson: Je ne suis pas en mesure de vous le garantir à 100 p. 100, mais je pense qu'il y a là un engagement des plus sérieux. Nous éprouvons un problème; il y a des difficultés. Nous devons nous efforcer de les résoudre. Nous ne recherchons pas uniquement des solutions à court terme, mais plutôt des solutions qui permettront de calmer la situation l'an prochain et au cours des cinq prochaines années.

M. Benoit: Votre comité va-t-il donc se pencher sur la législation en vigueur—la question du chevauchement et ce genre de choses—et formuler des recommandations en conséquence? Y a-t-il des questions que vous n'êtes pas disposés à aborder au sein de ce comité?

M. Swanson: Je n'ai pas connaissance d'une question qui ne sera pas abordée, mais le comité n'a pas été spécifiquement mis sur pied pour examiner la législation ou envisager des modifications législatives. Il examinera les pratiques des exploitants, depuis le système des silos ruraux jusqu'à la position des ports et au chargement des céréales sur les bateaux.

M. Benoit: Pensez-vous que des modifications réglementaires et législatives s'imposent?

M. Swanson: Je ne peux préjuger de la recommandation du comité ou du groupe d'étude. Si les gens formulent ce genre de recommandations, alors j'espère que le gouvernement sera en mesure d'agir.

M. Benoit: Si ce comité recommande des modifications législatives, pensez-vous que le gouvernement libéral mettra en oeuvre ses recommandations et modifiera la législation? Je peux vous garantir que si les Libéraux ne le font pas, le Parti réformiste le fera dans trois ans. Je m'avance peut-être un peu dans le cas présent.

Une voix: Continuez de rêver.

M. Benoit: Pensez-vous que le gouvernement libéral prendra des mesures à propos des changements que vous recommandez?

Le président suppléant (M. Easter): C'est votre dernière question.

[Text]

Mr. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): This is the committee on transport. We've always maintained the position that we were trying to solve the problem in a way that may be political but we've tried to keep politics out of this committee. I resent that statement by Mr. Benoit.

An hon. member: So do I.

Mr. Benoit: Of course I never heard any of that from the other side.

Mr. Comuzzi: You don't solve anything by saying what you just said. Mr. Benoit, you don't solve anything with that kind of attitude.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Can we have order here, please?

Mr. Swanson, do you want to answer the question?

I agree with Mr. Comuzzi's point, Mr. Benoit.

Mr. Swanson: If the task force comes forward with recommendations that will improve the overall efficiency and the efficiency back to the farm gate for the producer, I would hope whatever government is in power would act upon the recommendations.

Mr. Harris: Mr. Swanson, welcome. I just have a couple of short questions. Your organization is the marketing arm; you're responsible for the sales of grain and producer products to the markets, both domestic and export?

Mr. Swanson: That is the responsibility of XCAN Grain Pool Limited on behalf of the three pools. They market mainly non-board grains, but they are also accredited agents of the Canadian Wheat Board.

Mr. Harris: I want to ask you a couple of specific questions. First, coming from B.C. I'm well aware of the labour problems we have in that province, in particular with the longshoremens. Do you feel grain handling should be legislated as an essential service?

Mr. Swanson: I can't speak for all of the organizations, but certainly the management of Manitoba Pool believe the collective bargaining system does have a place. I think it would be extremely difficult, when you are dealing with at least 20 different labour organizations in the movement of grain to declare them an essential service and make that work. There has to be a spirit of cooperation and willingness to do the job, and I think the collective bargaining system, with some improvements in that system, can be made to work and do the job for us.

Mr. Harris: That's all very nice, but the fact is that we are in a crisis situation that has been complicated by the problems we have had with the handling of grain, particularly in the west. We talked about seven-day operation and we talked about overtime costs, and there is no doubt that there is an increased cost to this.

[Translation]

M. Comuzzi (Thunder Bay—Nipigon): C'est le comité sur les transports. Nous avons toujours maintenu que nous essayons de résoudre le problème d'une façon qui peut s'avérer politique, mais nous nous sommes toujours efforcés de laisser la politique en dehors de ce comité. Je m'indigne contre cette déclaration de M. Benoit.

Une voix: Moi aussi.

M. Benoit: Évidemment, je n'ai jamais entendu cela venant de l'autre côté.

M. Comuzzi: Vous ne résolvez rien avec ce genre de propos. Monsieur Benoit, vous ne résolvez rien en adoptant ce genre d'attitude.

Le président suppléant (M. Easter): À l'ordre s'il vous plaît!

Monsieur Swanson, voulez-vous répondre à la question?

Monsieur Benoit, j'appuie le point de vue de M. Comuzzi.

M. Swanson: Si le groupe de travail propose des recommandations qui amélioreront l'efficacité globale et l'efficacité jusqu'à la ferme pour le producteur, j'ose espérer que le gouvernement au pouvoir prendra des mesures relatives aux recommandations.

M. Harris: Bienvenue parmi nous, monsieur Swanson. Je vais vous poser quelques brèves questions. Votre organisme représente le secteur de la commercialisation; vous êtes chargés des centres de céréales et des produits céréaliers sur les marchés tant au Canada qu'à l'exportation?

M. Swanson: C'est la responsabilité de XCAN Grain Pool Limited, pour le compte des trois syndicats. Ce groupe commercialise principalement des céréales produites hors-Commission, mais il est également agent accrédité de la Commission canadienne du blé.

M. Harris: Je vais vous poser quelques questions précises. Tout d'abord comme je suis originaire de la Colombie-Britannique, je suis parfaitement conscient des problèmes de main-d'œuvre que nous avons dans cette province, surtout dans le cas des dockers. Pensez-vous que la manutention des grains devrait faire l'objet d'une loi à titre de service essentiel?

• 1155

M. Swanson: Je ne peux pas parler au nom de tous les organismes, mais il est certain que la direction du Syndicat du blé du Manitoba estime que le régime de la négociation collective a sa place. Il serait, à mon avis, extrêmement difficile, lorsqu'on traite avec pas moins de 20 organisations syndicales différentes dans le milieu des céréales, de déclarer qu'il s'agit d'un service essentiel et de faire en sorte que cela fonctionne. Il faut qu'il y ait un esprit de collaboration et une volonté d'accomplir le travail, et je suis d'avis que le régime de la négociation collective, moyennant quelques améliorations, pourrait porter fruit et faire l'affaire.

M. Harris: Tout cela est bien beau, mais nous sommes dans une situation de crise qui a été exacerbée par les problèmes que nous avons rencontrés avec la manutention des céréales, en particulier dans l'Ouest. Nous avons parlé de travailler sept jours sur sept et nous avons aussi parlé du coût des heures supplémentaires, et il ne fait aucun doute que tout cela entraînera un coût supplémentaire.

[Texte]

However, in my business experience, when you had to put on extra staff and make contingency expenditures, you automatically assumed that your extra expenditures would be offset by increased sales. We are now in a situation where we are losing grain sales. Don't you think we would have been better off taking the bull by the horns and going for the increased cost of delivery, which would be offset by the profit in increased sales?

Mr. Swanson: Certainly there is always a point where the cost-benefit ratio has to be taken into consideration, but I think there also comes a point where you have to draw a line and say enough is enough, there has to be a better way.

In making a particular service an essential service and dealing with a commodity that can be turned into human food, there is always the risk, if you have an unhappy group handling this product, that it can be contaminated, and the last thing we want is an unhappy customer.

Mr. Harris: Of course, but there is also a principle in the sales business that a lost sale can never be recovered. If we have elements—and I am not talking about labour, specifically—that are losing us sales or hurting our reputation to deliver our product, don't you think those elements should be addressed in absolute terms to get them solved? Drastic problems require drastic measures to solve them, in most cases.

Mr. Swanson: I am not sure what drastic solution you might be referring to. If it is declaring them an essential service, I am not convinced, nor is our management, that this in the long term would solve the problem.

As I indicated earlier, there are areas where we can deal with this situation. For example, the Minister of Human Resources Development has appointed an individual to work with the railways and their union in the current negotiating, before it actually comes to a strike position. Some of that discussion and third-party assistance is provided before the crisis develops. If we can find ways of doing that, perhaps it is a win-win for all sides concerned.

Mr. Harris: It has been suggested that because of the lack of realistic rental, storage or demurrage charges on railcars, that railcars are being used for storage rather than transportation. Is this something that your organization would do?

Mr. Swanson: It happens. The volumes of grain that are in fact sitting on rail looking to be unloaded or looking for a market are relatively small. However, in times of a shortage of rolling stock, any car tied up in that manner is a cost to the total system.

Certainly we support arriving at some fair kind of penalty that would alleviate that kind of situation in the future.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson.

[Traduction]

Cependant, d'après mon expérience professionnelle, lorsqu'il faut engager du personnel supplémentaire et faire des dépenses imprévues, on suppose automatiquement que ces dépenses supplémentaires seront compensées par une augmentation des ventes. Nous nous retrouvons actuellement dans une situation où nos ventes de céréales diminuent. Ne pensez-vous pas que nous aurions mieux fait de prendre le taureau par les cornes et d'augmenter les frais de livraison, qui seraient compensés par les bénéfices provenant de l'accroissement des ventes?

Mr. Swanson: Il est certain qu'il existe toujours un seuil où il faut tenir compte du rapport coût-bénéfices mais on arrive également à un point où il faut savoir tracer une ligne et dire que cela suffit, qu'il doit y avoir un meilleur moyen.

Quand on fait d'un service particulier un service essentiel et que l'on traite avec un produit que l'on peut transformer en aliment pour l'Homme on court toujours le risque, en présence d'un groupe mécontent qui manutentionne ce produit, de le voir contaminé, et la dernière que nous souhaitons c'est d'avoir des clients mécontents.

Mr. Harris: C'est évident, mais il existe également un principe dans le secteur des ventes, à savoir qu'une vente perdue ne se rattrape jamais. Si nous sommes en présence d'éléments—et je ne parle pas en particulier de la main d'oeuvre—qui nous font perdre des ventes ou qui nuisent à notre réputation en vue de livrer notre produit, ne pensez-vous pas qu'il faudrait s'occuper de ces éléments en termes absolus afin de les résoudre? Des problèmes graves exigent des mesures draconiennes pour les résoudre, dans la plupart des cas.

Mr. Swanson: Je ne comprends pas bien à quelle solution draconienne vous faites allusion. S'il s'agit d'en faire un service essentiel, je ne suis pas convaincu, pas plus que nos dirigeants, que cette mesure résoudra les problèmes à long terme.

Comme je l'ai déjà mentionné, il existe des secteurs dans lesquels nous pouvons régler ce problème. Par exemple, le ministre du Développement des ressources humaines a nommé une personne chargée de collaborer avec les sociétés ferroviaires et leur syndicat pendant la négociation en cours, avant que l'on en arrive à une position de grève. Certaines de ces discussions se déroulent avec l'aide d'une tierce partie avant l'explosion de la crise. Si nous pouvons trouver des moyens d'y parvenir, ce sera peut-être une victoire assurée pour toutes les parties concernées.

Mr. Harris: J'ai cru comprendre qu'en raison du manque de frais réalistes de location, d'entreposage ou de surestaries sur les wagons, ces derniers sont plutôt utilisés à des fins d'entreposage que de transport. S'agit-il d'une mesure que votre organisme pratiquerait?

• 1200

Mr. Swanson: Cela arrive, mais les quantités de céréales qui attendent dans des wagons d'être déchargées ou vendues sont en fait relativement faibles. Cependant, en période de pénurie de matériel roulant, tout wagon immobilisé de cette façon coûte à l'ensemble du système.

Nous sommes certes favorables à une forme de pénalité équitable qui, dans l'avenir, permettrait de remédier à ce genre de situation.

Le président suppléant (M. Easter): Merci monsieur Swanson.

[Text]

I would remind members we do have another witness.

Mr. Hoepfner has one question.

Mr. Hoepfner: Getting back to the labour issue, I'm being told a lot of these people on the west coast do not want to work a seven-day cycle because they have a second job that interferes with that.

I know you agree with the union side of labour, and I support we need them, but do you think we should have legislation to give people the right to work, too? There are jobs there. There are two days a week that could be filled at \$22 an hour.

Mr. Swanson: What we are saying is there is an opportunity on the west coast. If it were a seven-day continuous operation and we were allowed to hire the additional people to staff those facilities on a seven-day basis, it would provide more employment than what is currently there. It would solve this problem of those people who are quite content to work their five days or come in occasionally for the overtime when they want to.

Yes, there should be an opportunity for those people who want to work as well.

Mr. Hoepfner: Thank you.

Mr. Collins: I have just one quick one, Mr. Chairman, with regard to the number of unions that impact upon the handling system.

Have you looked at coming to a common bargaining table for those unions so you don't have bargaining going on in a disjointed fashion? In order for this to come to a quick resolution, could they come under the umbrella of one union? There is some suggestion some of them may move in with the Canadian Auto Workers and form another union.

Mr. Swanson: Certainly, Mr. Collins, there are some moves within the union movement to consolidate the unions and strengthen their position. There may on occasion with some issues be an opportunity to sit down around a common table to work through the issues. However, having said that, there is also an awful lot of issues not common to all of the players. It would be extremely difficult; you'd have a significant sector sitting around the table twiddling their thumbs and not playing a role.

I think if we can find the joint issues and through a common denominator clear those issues without them coming to the bargaining table, perhaps that can speed up the process and get rid of some of those issues that really shouldn't come to that kind of hard-nosed, across-the-table bargaining, where they currently are.

Mr. Collins: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson.

I have just a couple of points of clarification on your brief. On page three you say PPI supports the payment of compensation to offset the effects on farmers for the problems created by the current congestion. Before one can request

[Translation]

Je tiens à rappeler aux membres du Comité que nous avons un autre témoin.

M. Hoepfner aimerait poser une question.

M. Hoepfner: Pour en revenir à la question de la main-d'oeuvre, j'ai cru comprendre que bon nombre de ces gens de la côte ouest ne veulent pas travailler sept jours par semaine parce qu'ils ont un deuxième emploi.

Je sais que vous êtes favorable à la présence des syndicats, et j'admets que nous en avons besoin, mais ne pensez-vous pas que nous devrions légiférer pour donner également aux gens le droit de travailler? Il y a des emplois disponibles. Il y a deux jours par semaine que l'on pourrait offrir à des travailleurs à 22\$ l'heure.

M. Swanson: Ce que nous disons, c'est qu'il y a une possibilité d'emploi sur la côte ouest. S'il s'agissait d'un travail continu de sept jours sur sept et si nous étions autorisés à embaucher du personnel supplémentaire pour faire tourner ces installations sept jours sur sept, il y aurait plus d'emplois qu'à l'heure actuelle. Cela résoudrait le problème des personnes qui sont tout à fait satisfaites de travailler cinq jours ou de venir à l'occasion pour faire des heures supplémentaires lorsqu'elles en ont envie.

Oui, il faudrait également offrir aux gens qui veulent travailler l'occasion de le faire.

M. Hoepfner: Merci.

M. Collins: Monsieur le président, j'aimerais seulement poser une brève question concernant le nombre de syndicats ayant une influence sur le système de manutention.

Avez-vous envisagé d'asseoir tous les syndicats à une même table de négociation afin de ne pas négocier par petits bouts? Pour y parvenir rapidement, est-ce que tous les syndicats pourraient être chapottés par un seul? On nous a laissés entendre que certains d'entre eux pourraient se regrouper avec les Travailleurs canadiens de l'automobile en vue de former un autre syndicat.

M. Swanson: Monsieur Collins, il est certain qu'il existe certains mouvements au sein du milieu syndical en vue de fusionner les syndicats et de renforcer leur position. Certaines questions pourraient fournir l'occasion de s'asseoir autour d'une même table pour résoudre les problèmes. Cela étant dit, il existe également un large éventail de sujets qui ne sont pas communs à tous les intervenants. Cela s'avèrerait extrêmement difficile; vous auriez beaucoup de gens assis autour de la table à se tourner les pouces sans avoir aucun rôle à jouer.

À mon avis, si nous pouvons déterminer les problèmes communs et les résoudre par le biais d'un dénominateur commun sans les amener à la table de négociations, nous pourrions peut-être accélérer le processus et nous débarrasser de certaines des questions qui ne devraient vraiment pas être soulevées lors d'une négociation serrée autour d'une table, comme c'est le cas maintenant.

M. Collins: Merci.

Le président suppléant (M. Easter): Merci monsieur Swanson.

Je veux seulement préciser quelques points de votre mémoire. À la page 3, vous mentionnez que la PPI appuie le versement d'un montant destiné à compenser les incidences que les problèmes provoqués par la congestion actuelle ont sur les

[Texte]

compensation one has to determine who is responsible for the current problem and then ultimately who would pay that compensation. So who is Prairie Pools Incorporated suggesting is responsible for the current problem?

Mr. Swanson: I think that's part of this exercise, to identify whether any particular party or individuals can be pointed at. At this point I don't think they can be. A common set of problems has come together and really impacted this particular year.

However, what we do know is farmers were not responsible for the problem but are having to pick up a large part of the costs.

The Acting Chairman (Mr. Easter): On page four you talk about improved monitoring. Who, from your point of view, is currently responsible for the monitoring of the system, including cars into the United States? Who do you see as responsible, and is that monitoring up to speed at the moment?

• 1205

Mr. Swanson: It's getting closer to being up to speed. It's my understanding that because it has not been a serious problem in the past, with the number of cars going into the U.S. to move grain, it really hasn't come back to impact us in any significant way.

However, this year, because of the increased movement into the U.S.—not only by government cars, Canadian Wheat Board cars, and railway cars that are going into the system and moving grain south—we have not developed a kind of system for monitoring that movement.

I understand that at least one railway is now developing or has developed a system of monitoring and has improved that turnaround time somewhat. But I can't say that the overall system has developed to the point where there's a good monitoring system on those cars at this point.

The Acting Chairman (Mr. Easter): This one last question really relates to Thunder Bay and, in part, to this congestion. Does Prairie Pools have any ideas on how to better utilize the port of Thunder Bay and thereby prevent some congestion at Vancouver? By that I mean that you perhaps take a loss in terms of a country wanting to move its product out of the port of Vancouver. But perhaps it would be to our Canadian advantage to move product through Thunder Bay and pay higher water rates to get to an export position if it would increase the efficiency of the system as a whole. Do you have any ideas or thoughts on that concept?

Mr. Swanson: Certainly from a Manitoba Pool perspective, we're very interested in improving the through-put through the port. However, we also recognize that the Canadian Wheat Board's mandate is to maximize returns for farmers, and that is the major volume crop that uses the system.

[Traduction]

agriculteurs. Avant de pouvoir réclamer une compensation, il faut tout d'abord déterminer qui est responsable du problème actuel et qui devrait, en fin de compte, payer cette compensation. Qui selon Prairie Pools Incorporated est responsable du problème actuel?

M. Swanson: Cela fait partie de l'exercice auquel nous nous livrons, à savoir déterminer si une des parties en présence ou certaines personnes doivent être montrées du droit. À l'heure actuelle, je ne pense pas que l'on puisse le faire. Un ensemble de problèmes communs ont surgi et ont vraiment eu des répercussions cette année.

Nous savons, cependant, que les agriculteurs n'étaient pas responsables du problème, mais ils doivent assumer une grande partie des coûts.

Le président suppléant (M. Easter): À la page 4 de votre mémoire, vous parlez d'améliorer la surveillance. De votre point de vue, qui est actuellement chargé de la surveillance du système, y compris des wagons à destination des États-Unis? Qui, selon vous, en est responsable, et cette surveillance est-elle pour l'instant à la hauteur de la situation?

M. Swanson: On s'en approche. D'après ce que je comprends, comme il ne s'agissait pas d'un problème grave dans le passé, étant donné le nombre de wagons destinés à transporter des céréales vers les États-Unis, cela n'a pas vraiment eu de répercussions importantes sur nous.

Toutefois, cette année, en raison de l'accroissement du transport à destination des États-Unis—non seulement par l'intermédiaire des wagons du gouvernement, de ceux de la Commission canadienne du blé et de ceux des compagnies ferroviaires qui entrent dans le système et expédient des céréales vers le Sud—nous n'avons pas élaboré de système capable de surveiller ces expéditions.

Je crois savoir qu'une compagnie ferroviaire au moins est en train d'élaborer un système de surveillance ou l'a déjà fait et a amélioré quelque peu ce temps de rotation. Mais je ne suis pas en mesure de dire que l'ensemble du système l'a fait au point où il existe un bon système de surveillance de ces wagons à l'heure actuelle.

Le président suppléant (M. Easter): Cette dernière question a, en réalité, un rapport avec le cas de Thunder Bay et elle concerne en partie la question de la congestion. Est-ce que les syndicats céréaliers des Prairies ont une idée de la façon d'utiliser de façon plus efficiente le port de Thunder Bay et d'éviter ainsi une congestion à Vancouver? Je veux dire par là que vous subissez peut-être une perte en voulant expédier votre produit à partir du port de Vancouver. Il serait peut-être à l'avantage du Canada d'expédier les produits par Thunder Bay et de payer des frais de transport maritimes plus élevés pour exporter, si cela devait améliorer l'efficacité du système dans son ensemble. Avez-vous des idées ou des commentaires sur ce concept.

M. Swanson: Il est certain que, du point de vue du syndicat céréalier du Manitoba, nous désirons fortement améliorer le temps de rotation dans le port. Cependant, nous reconnaissons également que la Commission canadienne du blé a pour mandat de maximiser les revenus des agriculteurs, et c'est la culture la plus importante en volume qui sert du système.

[Text]

It's important that we also look at some of the issues that are affecting the seaway costs. For a few dollars we can deepen the channel to allow boats to be loaded with additional tonnes of grain to improve the cost per tonne. There's the issue of pilotage costs on the St. Lawrence, which are astronomical.

There are some things we can look at in improving the overall system and reducing those costs.

It's also important that Thunder Bay and the St. Lawrence are not maintained as just a residual system because we can't afford those costs. That system has to have a long-term future that's developed, knowing we're going to be servicing through the east for years to come. So we have to perhaps do a bit of averaging to make sure there is a volume of grain using that system so that it does not become just a residual system.

The Acting Chairman (Mr. Easter): Thank you, Mr. Swanson. I certainly thank Prairie Pools for taking the time to come before the committee, to prepare the presentation, and to give your input. Thank you very much.

Mr. Swanson: Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Easter): The next witness will be from the United Grain Growers and is Paul Earl, I believe.

Welcome, Mr. Earl. I believe you're the manager of corporate affairs. Is that correct?

Mr. Paul Earl (Manager, Corporate Affairs, United Grain Growers Limited): That's correct.

The Acting Chairman (Mr. Easter): You have a presentation. Do you want to read through it or just highlight it?

Mr. Earl: Mr. Chairman, I know you are short of time and the presentation is indeed a bit longer than the instructions we received specified, so I'll just highlight portions quickly.

In our introduction we simply welcome the opportunity to appear and make reference to the fact that there is a crisis and it is costing farmers a great deal of money.

In reviewing the current situation—I will just read some highlighted portions—there were certainly unforeseen circumstances that arose, to which your other witnesses have made reference. These include an increase in the movement of non-board grains, which we reference on page one, an increase in the movement to the United States, which we reference on page two, and the tight lease market in the United States for railcars.

I want to start to read from the middle of the first column on the second page.

These circumstances are not the problem. The problem is that our system fails to respond when it is challenged by such circumstances. This inability to respond to critical circumstances arises from one source: a chronic lack of financial incentives for

[Translation]

Il importe de se pencher également sur certaines des questions influant sur les coûts maritimes. Pour une somme modeste, nous pouvons creuser le chenal pour permettre de charger davantage les bateaux en vue d'améliorer le coût à la tonne. Il y a aussi la question des coûts de pilotage sur le Saint-Laurent, qui sont astronomiques.

Nous pouvons examiner certains facteurs en vue d'améliorer l'ensemble du système et de réduire ces coûts.

Il est également crucial de ne pas conserver la filière de Thunder Bay et du Saint-Laurent comme un simple réseau secondaire car nous ne pouvons nous permettre de tels coûts. Il faut donner à ce réseau un avenir à long terme, surtout qu'on sait pertinemment bien que nous continuerons à passer par l'Est pour des années encore. Nous devrions peut-être mieux équilibrer les volumes à l'expédition pour nous assurer qu'une certaine quantité de céréales passe par ce circuit, afin qu'il ne devienne pas simplement un réseau secondaire.

Le président suppléant (M. Easter): Merci monsieur Swanson. Je tiens à vous remercier, ainsi que Prairie Pool, pour avoir pris le temps de comparaître devant notre Comité, de préparer cet exposé et de nous donner votre point de vue. Je vous remercie.

M. Swanson: Merci.

Le président suppléant (M. Easter): Le témoin suivant se nomme Paul Earl, si ma mémoire est bonne, et nous vient des United Grain Growers.

Bonjour, monsieur Earl. Je crois que vous êtes le directeur des affaires générales. Est-ce exact?

M. Paul Earl (directeur, affaires générales, United Grain Growers Limited): C'est exact.

Le président suppléant (M. Easter): Vous avez un mémoire. Voulez-vous le lire ou en faire ressortir les points saillants?

M. Earl: Monsieur le président, je sais que votre temps est limité et notre exposé est en réalité un peu plus long que ce que l'on nous avait demandé, si bien que je me contenterai de vous en livrer les grandes lignes.

Dans notre introduction, nous déclarons tout simplement que nous sommes honorés de comparaître devant votre comité et nous mentionnons le fait qu'il existe une crise et qu'elle coûte beaucoup d'argent aux agriculteurs.

Si l'on passe en revue la situation actuelle—Je me contenterai simplement de lire quelques extraits—il est certain que des circonstances imprévues ont surgi, et vos autres témoins en ont fait mention. Il est notamment question d'un accroissement des expéditions de céréales produites hors-commission, dont nous parlons en page 1, d'une augmentation des expéditions à destination des États-Unis, à laquelle nous faisons allusion à la page 2, et le resserrement du marché du crédit-bail aux États-Unis pour les wagons.

Je commencerai à lire à partir du milieu de la première colonne de la deuxième page.

Ces circonstances ne constituent pas le problème. Le problème, c'est que notre système ne parvient pas à réagir lorsque de telles circonstances se produisent. Cette incapacité de réagir dans des circonstances critiques découle d'une source: un

[Texte]

participants to act. This can be graphically illustrated by our own company's experience in leasing cars. In March we became aware of cars that were available in the lease market. We leased them and asked the Grain Transportation Agency to give us extra shipping orders so that we could achieve some benefit from the costs we incurred.

However, the car allocation system does not give a company any benefit for leasing cars. The company simply adds the cars to the fleet and shares the added capacity with all other shippers. The senior grain transportation committee—a body that represents the entire grain industry and that has elected producer representatives on it—called upon the Grain Transportation Agency to change the car allocation system so that shippers could benefit in car allocation to a degree proportional to the cars each shipper might lease. The GTA has refused to implement this recommendation.

This situation exemplifies the regulatory system. At every turn it stifles incentive and discourages action to solve problems. This is the core of the problem in the grain handling and transportation system, and it has remained unaddressed for at least 20 years.

I'll turn to the next page and we'll quickly address the issues that we think have to be addressed. In the short term those are the size of the fleet and the utilization of the fleet, both of which have to be maximized. But I stress that this short-term problem is a manifestation of a much longer-term problem. I will pick up and read some of these longer-term issues.

In our view the long-term systemic problems are the critical ones for the federal government to address. As we have said, the fundamental problem is that lack of incentives make the grain handling and transportation system unresponsive to market conditions. We have related our car leasing experience as illustrative of that lack of responsiveness. We invite your committee to consider a few salient facts that dramatically illustrate the long-term effects of the underlying problem.

Rail turnaround time is of the same order of magnitude today—roughly 20 days to get a car from a country elevator to port and back—as it was in 1908: almost 80 years ago.

A railcar travels approximately 2,000 miles in the 20 days that it takes to turn around. If, while it is actually moving on a train, the car averages 20 miles an hour, that means it would be moving for 100 hours, or four days. That means it is sitting idle—at sidings, in yards or waiting for loading and unloading—for a total of 16 days.

While grain is taking 20 days to turn around, coal, potash and other bulk commodities are taking 7 to 10 days.

[Traduction]

manque chronique d'encouragements financiers pour inciter les intervenants à agir. On peut illustrer cette situation en citant l'expérience de notre propre compagnie dans le domaine du crédit-bail des wagons. En mars, nous avons appris que des wagons étaient disponibles sur le marché du crédit-bail. Nous nous les sommes procurés et nous avons demandés à l'Office du transport du grain (OTG) de nous octroyer des ordres d'expédition supplémentaires afin que nous puissions réaliser un certain profit et couvrir ainsi les frais encourus.

Cependant, le système d'attribution du matériel remorqué ne confère aucun avantage à une compagnie dans le cas des wagons en crédit-bail. La compagnie ajoute simplement les wagons à son parc et répartit sa capacité accrue entre tous les autres expéditeurs. Le Comité supérieur du transport du grain—l'organisme qui représente toute l'industrie céréalière et qui a élu des représentants des producteurs pour y siéger—a demandé à l'Office du transport du grain de modifier le système d'attribution du matériel remorqué afin que les expéditeurs puissent bénéficier d'une répartition des wagons qui soit proportionnelle au nombre de wagons que chaque expéditeur pourrait acquérir à crédit-bail. L'OTG a refusé de mettre en oeuvre cette recommandation.

Cette situation illustre parfaitement les effets du système réglementaire. Il étouffe systématiquement tout encouragement et décourage les mesures que l'on pourrait prendre pour résoudre les problèmes. C'est là le noeud du problème dans le cas du système de manutention et de transport des céréales, et personne ne s'en préoccupe depuis au moins 20 ans.

Je passe à la page suivante où nous abordons rapidement les questions méritant étude. À court terme, il s'agit de la taille du parc et de son utilisation, qu'il faut maximiser. Je tiens cependant à souligner que ce problème à court terme est une manifestation d'un problème à beaucoup plus long terme. Je vais d'ailleurs choisir quelques-uns de ces problèmes à plus long terme pour vous les lire.

À notre avis, le gouvernement fédéral doit s'attaquer aux problèmes systémiques à long terme. Comme nous l'avons mentionné, le problème fondamental réside dans le fait que le manque de stimulants rend le système de manutention et de transport des céréales imperméable aux conditions du marché. Nous avons fait état de notre expérience en matière de crédit-bail des wagons pour illustrer ce manque de réaction. Voici quelques faits saillants qui illustrent parfaitement les incidences à long terme du problème sous-jacent.

Le temps de rotation des wagons est à peu près le même aujourd'hui—il faut environ 20 jours pour qu'un wagon fasse l'aller-retour entre un silo rural et le port—qu'en 1908, soit il y a presque 80 ans.

Un wagon parcourt environ 2 000 milles au cours des 20 jours qu'il lui faut pour effectuer sa rotation. Pendant son déplacement réel, si un wagon parcourt en moyenne 20 milles à l'heure, cela signifie qu'il lui faudrait 100 heures, ou quatre jours. Donc, il demeure à l'arrêt—sur des voies de garage, dans des dépôts ou en attente d'être chargés ou déchargés—pendant 16 jours au total.

Alors que la rotation des céréales nécessite 20 jours, celle du charbon, de la potasse et d'autres matières en vrac prend sept à 10 jours.

[Text]

While we measure turnaround time in days and weeks for a 1,000-mile haul, the Australians are measuring turnaround on 100 to 200-mile hauls in terms of hours.

We've pointed these facts out repeatedly in briefs and submissions for many years, and the long-term effect, as we have also repeated and pointed out, is an appalling lack of efficiency in Canada's grain handling and transportation system. The current crisis is simply one manifestation of the lack of incentives that foster this inefficiency. The fact is that the railways and grain companies have limited incentives under the regulated system, to solve either the short or long-term problems.

The current crisis will not simply go away as cars become available and as some of the short-term market situations reverse themselves. What we are seeing today reflects fundamental trends in world markets. Markets are becoming segmented and specialized. The grain market is increasingly characterized by the need for specific products with specific end-user requirements. The day of customers coming to Canada for a high-quality uniform product that we can move in bulk is over.

Moreover, the world is becoming more market-oriented, and the GATT and NAFTA are simply manifestations of this trend. It is these larger issues that Canada must address if we are to survive in a global marketplace.

The question to which your committee must address itself is this: what to do? Our recommendations are as follows.

A short-term study is necessary to determine what can be done in the short term to maximize car fleet and make more effective use of those cars. We called for such a study on March 30, and the Thunder Bay Harbour Commission called for such a study as long ago as August and November.

• 1215

Secondly, the GTA must be instructed to implement the recommendation of the senior grain transportation committee. The longer term, however, is the more important. The basic issue is deregulating the system so that, one, commercial incentives are put in place and two, the system players are enabled and encouraged to respond to these incentives.

The regulatory elements that must be changed are WGTA rail rates and car allocation rules. In short, the system must be made more market responsive by a process of deregulation of both the rate-setting and car allocation systems.

Accordingly, we recommend the Western Grain Transportation Act regime of administered freight rates for grain must end. Grain rates must be brought under the National Transportation Act wherein carriers and shippers negotiate rates

[Translation]

Si, au Canada, nous mesurons le temps de rotation en jours et en semaines pour des parcours de 1 000 milles, les Australiens, eux, le mesurent pour des parcours de 100 à 200 milles et l'expriment en heure.

Depuis de nombreuses années, nous n'avons cessé de réitérer ces faits dans des mémoires et des exposés, et l'incidence à long terme, comme nous l'avons également mentionné et réitéré, est un manque consternant d'efficacité du système canadien de manutention et de transport des céréales. La crise actuelle n'est qu'une manifestation du manque de stimulants qui est la cause de cette inefficacité. Force est de constater que les sociétés ferroviaires et les compagnies céréalères font l'objet d'encouragements limités en vertu du système réglementé pour résoudre les problèmes aussi bien à court qu'à long termes.

La crise actuelle ne s'atténuera pas simplement au fur et à mesure que des wagons seront disponibles et que certaines des situations du marché à court terme connaîtront d'elles-mêmes un revirement. Ce que nous constatons aujourd'hui, est un reflet des tendances fondamentales sur les marchés mondiaux. Les marchés se fragmentent et se spécialisent. Le marché des céréales se caractérise de plus en plus par la nécessité d'avoir des produits spécifiques répondant aux exigences précises de l'utilisateur final. Le temps où les clients venaient au Canada pour obtenir un produit uniforme de haute qualité que l'on pouvait expédier en vrac est révolu.

En outre, le monde est de plus en plus tributaire des marchés, et le GATT et l'ALENA ne sont que des manifestations de cette tendance. Si nous voulons survivre dans un marché global, le Canada doit aborder ces problèmes de plus grande envergure.

La question que les membres de votre comité doivent aborder eux-mêmes est la suivante: que faire? Voici nos recommandations.

Il est nécessaire d'effectuer une étude à court terme pour déterminer ce que l'on peut faire en vue d'optimiser le parc roulant et de l'utiliser plus efficacement. Nous avons demandé une telle étude le 30 mars et la Commission du port de Thunder Bay l'a réclamée en août dernier et a réitéré cette demande novembre.

Deuxièmement, il faut demander à l'OTG de mettre en oeuvre la recommandation du Comité supérieur du transport du grain. Mais c'est la vision à long terme qui est la plus importante. L'essentiel est de déréglementer le système afin que, premièrement, des stimulants commerciaux soient mis en place et que, deuxièmement, les intervenants du système soient autorisés et encouragés à agir en fonction de ces stimulants.

Les éléments réglementaires qu'il faut modifier sont le tarif ferroviaire en vertu de la LTGO et les règles d'attribution des wagons. En bref, il faut que le système réagisse davantage au marché grâce à un processus de déréglementation des systèmes de fixation des prix et d'attribution des wagons.

En conséquence, nous recommandons qu'on mette un terme au système de taux de fret réglementés pour les céréales en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il faut que les taux de fret des céréales relèvent de la Loi sur les

[Texte]

and conditions of carriage. Secondly, the car allocation system must be reformed and a process begun to phase it out of existence. What is required in the longer term is a system under which carriers and shippers work together to arrange transportation rather than working through regulatory agencies.

Mr. Chairman, that's our brief.

I would like to just make a comment that I should have made at first. Mr. Allen, who was supposed to be here, does send his apologies. It was rather short notice, and of course this brief has been prepared on rather short notice. I will endeavour to answer your questions as well as I can. I was unable to sit down, as I had hoped to do, with some of our operating people to brief myself on some details, but if there are any questions the committee has that I can't answer, I would be happy to give you answers subsequently.

I would also apologize that our brief has not been translated. Again, that was because of short notice.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Earl.

Mr. Allen has expressed to me his personal regrets. But he also said, and you failed to say, that he was sending a much more competent person in this area than he could possibly have been.

Mr. Earl: That's a kind comment. I hope I live up to his expectations.

The Chairman: It's very refreshing to get someone who has solutions to particular problems.

Mr. Harris: Welcome. I appreciate some of the comments you have made here. The one statement that really caught my attention was the fact that the day of customers coming to Canada for high-quality uniform product that we can move in bulk to large buyers is over. Is this over because of the fact that we've developed some serious delivery problems? Is that what you're saying? Are you talking about the change in the world markets? What exactly do you mean by that statement?

Mr. Earl: I think we're seeing changes in markets. You're increasingly seeing buyers wanting specific products meeting specific characteristics, and less and less can we simply put a product on the market—number one, CWRs wheat, 14.5% protein—and expect the buyers to beat a path to our door. This is no longer happening. We are going to have to get out and market our products. We're going to have to meet the precise milling specifications or feed specifications, be what they may, of specific buyers.

Mr. Harris: I seemed to get the indication that you firmly believe, as I do, that the delivery of grain must absolutely become more customer service centred and market driven rather than being overwhelmed by the regulatory bureaucratic nature of past experience. We have to get down to customer service in order to alleviate future problems.

[Traduction]

transports nationaux en vertu de laquelle les transporteurs et les expéditeurs négocient les taux et les conditions de transport. Ensuite, il faut réformer le système d'attribution des wagons et amorcer un processus permettant de l'éliminer progressivement. Ce qu'il faut à long terme c'est un système en vertu duquel les transporteurs et les expéditeurs collaborent pour organiser le transport au lieu de passer par des organismes de réglementation.

Voilà, monsieur le président, le contenu de notre mémoire.

Je vais seulement faire un commentaire que j'aurais dû faire au début. M. Allen, qui était sensé nous accompagner, vous adresse ses excuses. Le préavis était plutôt court et la préparation de cet exposé a dû se faire précipitamment. Je m'efforcerai de répondre à vos questions du mieux possible. Je n'ai pas été en mesure, comme je l'aurais espéré, de rencontrer certains des membres de notre personnel d'exploitation pour m'informer sur quelques détails, mais si les membres du comité venaient à poser des questions auxquelles je ne peux pas répondre, je me ferais un plaisir de leur adresser les réponses par la suite.

Je tiens également à vous présenter mes excuses, car notre mémoire n'a pas été traduit. Une fois encore, les délais étaient très courts.

Le président: Merci beaucoup monsieur Earl.

M. Allen m'a exprimé personnellement ses regrets. Mais il a également précisé, et vous avez omis de le dire, qu'il envoyait une personne beaucoup plus compétente que lui-même dans ce domaine.

M. Earl: C'est fort aimable à vous de le dire. J'espère que je répondrai à ses attentes.

Le président: Il est très tonifiant d'avoir une personne qui offre des solutions à des problèmes particuliers.

M. Harris: Bonjour, monsieur Earl. J'ai apprécié certains de vos commentaires. La seule phrase qui a vraiment retenu mon attention est que le temps est révolu où les clients venaient au Canada pour acheter un produit uniforme de haute qualité que l'on pouvait transporter en vrac à destination d'acheteurs en gros. Est-ce en raison du fait que nous avons rencontré certains graves problèmes de livraison? Est-ce ce que vous insinuez? Parlez-vous de l'évolution des marchés mondiaux? Que voulez-vous vraiment dire par cette déclaration?

M. Earl: Les marchés sont en pleine évolution. De plus en plus, les acheteurs veulent des produits précis qui répondent à certaines caractéristiques particulières et nous pouvons de moins en moins mettre en marché un produit—le blé roux de printemps de l'ouest canadien, numéro un, contenant 14,5 p. 100 de protéines—en espérant que les acheteurs se bousculeront devant notre porte. Ce n'est plus le cas. Nous allons devoir présenter nos produits et les commercialiser. Nous devons répondre à certaines normes précises de mouture ou de transformation alimentaire, le cas échéant, imposées par les acheteurs.

M. Harris: J'étais sous l'impression que vous croyez fermement, tout comme moi, que la livraison des céréales doit absolument être davantage axée sur le service à la clientèle et être tributaire du marché, plutôt que d'être écrasée par la nature bureaucratique des règlements que nous avons connue jusqu'ici. Nous devons nous mettre au service de la clientèle si nous voulons réduire les problèmes à l'avenir.

[Text]

Mr. Earl: Absolutely. We have to move to a situation where buyers and sellers can work together, where carriers and shippers can work together, and can work together without the intervening coordination and regulation of centralized bodies. That's absolutely true.

• 1220

Mr. Harris: I have just one last question. Mr. Hoepfner brought up the fact that a tremendous amount of grain shipments to the U.S. has been moved by truck in this current year. Do you have any figures about truck movements of grain to the U.S.?

Mr. Earl: I don't have figures off the top of my head, as I said, because I did not get a chance to sit down with our operating people. I would be happy to try to go back to our operating people and ask them the extent to which we have moved goods by truck. I know it is substantial; I know it is growing. A very, very significant amount of the handling out of our country elevators this year has been by truck. It's much higher than in the past.

The Chairman: Mr. Earl, this is a question the answer to which has been eluding us. We very much need that information. Since we're going to be meeting later on tomorrow evening to consolidate our thinking, is there any way you could get to the clerk whatever information you have with respect to truck transportation of grain outside of this country?

Mr. Earl: Yes, I'll certainly do my best to get the figures for our company.

The Chairman: While you're doing that, Mr. Earl, could you also indicate to us those trucking companies willing and able, with the proper machinery, to move that product out of this country?

Mr. Earl: Sure.

The Chairman: Thank you.

I was just clarifying a response, Mr. Harris. I apologize. Go ahead.

Mr. Harris: I have one last question concerning the truck shipments of grain. Do you consider it a positive thing from your point of view or a negative thing?

Mr. Earl: It's a positive thing. There's no question about that. For one thing it enhances the competitive environment. There are certainly cases in which trucking is much more responsive to the customer's needs.

Mr. Harris: I have one last quick question.

The Chairman: I'm going to let you go, Mr. Harris. It's a very important issue for this committee.

Mr. Harris: You're wonderful.

The Chairman: I've been told that before.

Mr. Harris: Why do you think the GTA has refused the recommendation to implement a change in the car allocation system?

[Translation]

M. Earl: Absolument. Nous devons passer à une situation favorisant la collaboration entre les acheteurs et les vendeurs, entre les transporteurs et les expéditeurs, sans l'intervention d'organismes centralisés de coordination et de réglementation. C'est tout à fait vrai.

M. Harris: J'aimerais poser une dernière question. M. Hoepfner a soulevé le fait qu'un grand nombre de cargaisons de céréales à destination des États-Unis ont été expédiées par camion cette année. Disposez-vous de chiffres concernant les expéditions de céréales par camion à destination des États-Unis?

M. Earl: Je n'ai pas de chiffres à brûle-pourpoint car, comme je vous l'ai dit, je n'ai pas eu la possibilité de rencontrer notre personnel d'exploitation. C'est avec plaisir que j'essayerai de les rencontrer et de leur demander ce que représentent nos expéditions par camion. Je sais que le volume est considérable et qu'il va croissant. Cette année, un très fort pourcentage des expéditions de grains au départ de nos silos ruraux s'est effectué par camion. C'est un volume nettement supérieur à celui de l'an dernier.

Le président: Monsieur Earl, il s'agit là d'une question dont la réponse nous échappe. Nous avons vraiment besoin de ces renseignements. Étant donné que nous allons nous rencontrer tard demain soir pour faire le point, pourriez-vous d'une façon quelconque communiquer avec le greffier pour lui transmettre les renseignements dont vous disposez à propos du transport des céréales par camion à destination des États-Unis?

M. Earl: Oui, je ferai tout mon possible pour vous communiquer les chiffres concernant notre entreprise.

Le président: Pendant que vous y êtes, monsieur Earl, pourriez-vous également nous indiquer quelles compagnies de camionnage sont disposées et aptes, moyennant le matériel approprié, à transporter ces produits à l'étranger?

M. Earl: Certainement.

Le président: Je vous remercie.

Je ne faisais que préciser une réponse, monsieur Harris. Je vous prie de m'excuser. Vous pouvez continuer.

M. Harris: J'aimerais poser une dernière question concernant les expéditions de céréales par camion. Considérez-vous qu'il s'agit là d'une tendance positive ou négative à votre avis?

M. Earl: Il s'agit d'une tendance positive, cela ne fait aucun doute. Tout d'abord, cela rehausse la compétitivité. Il existe des cas où le camionnage répond beaucoup mieux aux besoins des consommateurs.

M. Harris: J'aimerais poser rapidement une dernière question.

Le président: Je vais vous permettre de poursuivre, monsieur Harris. Il s'agit d'un sujet très important pour notre Comité.

M. Harris: Vous êtes merveilleux.

Le président: On me l'a déjà dit.

M. Harris: Pourquoi, à votre avis, l'OTG a-t-il refusé la recommandation visant à modifier le système d'attribution des wagons?

[Texte]

Mr. Earl: I guess I can only go by the statements they have made that I am aware of. They seem to fear this would somehow lead to inefficiencies and the breakdown of the so-called common-pooled fleets. They're afraid everyone—the Wheat Board, the Alberta government, etc.—would somehow pull their cars out. This is the statement they have made.

Mr. Harris: You don't agree with that?

Mr. Earl: No.

Mr. Harris: Thank you.

Mr. Easter: Thank you, Mr. Chairman.

I would like to get into points one and two at the last, but I believe that's an issue for another day in terms of the Western Grain Transportation Act and the NTA.

Related to this particular problem—and you do outline it on page three of your brief—of cars sitting idle in yards, unloading time and so on, who do you see as specifically responsible for the problem that currently exists of paying demurrage and not being able to get the product to market? What do you recommend this committee do to overcome that specific problem we're dealing with at the moment?

Mr. Earl: Well, Mr. Easter, I've been in and around this business for a long time and this type of issue has arisen before; we have had delays in transportation and so on. Every time such a problem arises we have finger-pointing. I don't believe finger-pointing is at all constructive. The problem lies in the nature of the system. As we say in the brief, there are no incentives.

I'm going to harp several times on one example. We could have leased cars. In fact we did lease cars, but we did not get a benefit from those cars. There is no incentive for us to lease cars. There is no incentive for us as a company to go to the lease market, because all we do is incur costs without getting benefit. That is emblematic of the way this entire system works.

With your indulgence, Mr. Chairman, I will relate another example. It's a little bit of a longer-term thing. It took place at Vancouver some years ago. It has to do with the pooling of canola cars.

It's a simple thing. You own a terminal and I own a terminal and we both originate a car of canola. The railways used to have to take those cars out and switch them, to give you your cars and me my cars. What could be simpler than simply unloading the cars as they come, and after we unload them, we trade the paper? It's the simplest thing in the world.

We did put that in place, but it took months and months of negotiation to do this simple thing, and this is what's wrong with the system. We can't take months and months to do simple efficiency things like canola pooling. It has to be done quickly,

[Traduction]

M. Earl: Je ne peux que vous répéter les déclarations qu'il a fait à ce sujet. L'Office semblait craindre que cette mesure n'aboutisse à des inefficacités et à l'effondrement des parcs dits communs. Il avait peur que tout le monde—la Commission du blé, le gouvernement de l'Alberta, etc.—ne retire ses wagons du système. C'est la raison qu'il a invoquée.

M. Harris: Vous n'êtes pas d'accord avec ce motif?

M. Earl: Non.

M. Harris: Je vous remercie.

M. Easter: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir aux points un et deux à la fin, mais je crois que c'est un sujet qui sera abordé un autre jour en ce qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la Loi sur les transports nationaux.

En ce qui concerne ce problème particulier—et vous en faites mention à la page trois de votre mémoire—des wagons à l'arrêt dans des dépôts, du temps de déchargement et du reste, qui, selon vous est responsable des frais de surestaries et des coûts d'incapacité d'acheminer le produit jusqu'au marché? Que nous recommanderiez-vous de faire pour résoudre ce problème précis auquel nous sommes confrontés à l'heure actuelle?

M. Earl: Eh bien, monsieur Easter, je gravite dans ce milieu depuis fort longtemps et ce genre de problème s'est déjà produit; nous avons assisté à des retards dans le transport et ainsi de suite. Chaque fois qu'un tel problème surgit, nous pointons un doigt accusateur vers quelqu'un. Je ne crois pas que cette façon d'agir soit constructive. Le problème réside dans la nature du système et nous soutenons dans notre mémoire, que c'est l'absence de stimulants financiers.

Je vais revenir encore une fois sur mon exemple. Nous pouvions obtenir des wagons à crédit-bail. En fait, nous l'avons fait, mais nous n'en avons tiré aucun avantage. Rien ne nous encourage à nous procurer des wagons à crédit-bail. Nous ne bénéficions d'aucun stimulant en tant que compagnie pour nous tourner vers le marché du crédit-bail, parce que nous ne faisons qu'encourir des coûts sans en tirer d'avantages. C'est là le reflet typique du fonctionnement de l'ensemble du système.

Avec votre permission, monsieur le président, je vous citerai un autre exemple. Il s'agit d'un élément à plus long terme. Cela s'est passé il y a quelques années à Vancouver et concernait le regroupement de wagons de canola.

En réalité, c'est assez simple. Vous et moi sommes propriétaires d'un silo portuaire, et tous les deux, nous avons des wagons qui servent au transport de notre canola. Auparavant, les chemins de fer étaient chargés de faire le tri et de nous renvoyer nos wagons, les vôtres d'un côté, les miens de l'autre. Quoi de plus simple que de décharger les wagons au fur et à mesure qu'ils arrivent et de se contenter d'envoyer les documents administratifs pertinents à tous les intéressés, une fois qu'ils sont vides? Il n'y a rien de plus simple.

Nous avons enfin réussi à mettre en place un système semblable, mais il nous a fallu négocier pendant des mois et des mois pour y arriver, et c'est justement cela qui est à l'origine de nos problèmes. Nous ne pouvons plus nous permettre de

[Text]

and the thing that will make it be done quickly is incentives in the system. We have to create a commercial system instead of a highly regulated centralized one. It hasn't worked for 20 years, and as Mr. Marchand said, we have had a problem for 20 years.

Mr. Easter: I would hope that we don't hold the American system up as an example of a deregulated system that works.

On a point of clarification on canola, would that be the same grade and quality of canola in that instance?

Mr. Earl: Yes, when you run a pooling system, it has to be the same quality of grain.

Mr. Easter: You mentioned that there are no incentives, but in the system that we have, as I understand it after listening to the GTA this morning, there are no penalties.

Mr. Earl: That's correct, absolutely.

Mr. Easter: Is that not a problem as well, especially in terms of—in this particular instance—lack of rolling stock. If we had penalties and the railways knew that we would impose those penalties if they don't live up to performance, maybe they would have better performance. Is that an option?

Mr. Earl: I think the system of rewards and penalties that you need is a commercial one, where we can sit down with carriers and our buyers and negotiate a contract. If we don't fulfil the contract, we are penalized. If we fulfil the contract more expeditiously, we get rewards. This is the sort of thing you have in normal commercial systems. We don't have demurrage and dispatch on grain cars in this country because we have repeatedly removed the commercial incentives from the system.

Mr. Easter: I would like to get into that one, but there isn't time. I can tell you some horror stories from the U.S. farmers' point of view in terms of the problems on contracts and availability of cars and so on.

The Chairman: Mr. Easter, this will have to be your last question.

Mr. Easter: I believe you were here this morning when the GTA was before the committee. What's your impression of their performance in monitoring the system? Are they doing the job that they were designed to do under the Western Grain Transportation Act?

Mr. Earl: Mr. Chairman, I was around when the Western Grain Transportation Act was put together. I sat through hearings similar to this one. In fact, I worked for the GTA at the time and we certainly had high expectations for an agency of this sort to implement efficiencies.

[Translation]

prendre des mois et des mois pour mettre en oeuvre des mécanismes simples qui accroissent l'efficacité de nos opérations, comme le regroupement du canola. Il faut que ces choses se fassent rapidement, et pour cela, il faut des mesures d'incitation. Nous devons donc créer un système commercial, plutôt qu'un système centralisé et fortement réglementé. Celui-ci ne fonctionne pas bien depuis 20 ans, et comme le disait M. Marchand, nous faisons face à ce problème depuis 20 ans.

M. Easter: J'espère que vous n'allez pas nous dire que le système américain représente un bon exemple d'un système déréglementé qui marche bien.

Je voudrais vous demander une précision au sujet du canola; s'agirait-il de canola de catégorie et de qualité identiques?

M. Earl: Oui, dans le cadre d'un système de mise en commun, les céréales doivent être de la même qualité.

M. Easter: Vous avez dit qu'il n'existe pas de mesures d'incitation, mais je crois comprendre aussi, après avoir écouté les représentants de l'Office du transport du grain ce matin, que notre système ne prévoit aucune pénalité.

M. Earl: C'est tout à fait exact.

M. Easter: Ne s'agit-il pas d'une lacune de notre système, surtout quand on songe à l'insuffisance de matériel roulant en ce moment. Si des pénalités étaient prévues dans certaines conditions, et si les compagnies de chemin de fer s'attendaient à ce qu'on leur inflige des pénalités s'il ne respectait pas leurs obligations, leur performance serait peut-être meilleure. Est-ce une possibilité?

M. Earl: Écoutez, c'est dans le contexte d'un système commercial qu'il faut prévoir des récompenses et des pénalités; c'est-à-dire qu'il faut pouvoir s'asseoir avec les transporteurs et les acheteurs pour négocier un contrat en bonne et due forme. Si nous ne respectons pas les conditions du contrat, on va nous pénaliser. Si nous arrivons à le faire plus rapidement, nous serons récompensés. Voilà le genre de mesures qui font partie intégrante d'un système commercial normal. Nous n'avons pas de surestaries ni de frais d'acheminement pour les wagons au Canada, parce que nous avons systématiquement éliminé du système toute mesure d'incitation commerciale.

M. Easter: J'aimerais pouvoir explorer davantage cette question avec vous, mais nous n'avons pas le temps de le faire maintenant. Je pourrais certainement vous raconter des histoires intéressantes au sujet des problèmes que posent les contrats et la disponibilité des wagons aux États-Unis, en ce qui concerne les agriculteurs américains.

Le président: Ce sera votre dernière question, monsieur Easter.

M. Easter: Je crois que vous étiez présent tout à l'heure lorsque les représentants de l'OTG parlaient aux membres du comité. Quelle est votre impression de leur performance au plan du contrôle du système? L'Office remplit-il le mandat que lui confie la Loi sur le transport du grain de l'ouest?

M. Earl: Monsieur le président, j'étais déjà actif dans ce secteur lorsqu'on a proposé la Loi sur le transport du grain de l'ouest. J'ai d'ailleurs assisté à des audiences publiques semblables aux vôtres. J'ai même travaillé pour l'Office pendant un certain temps et il va sans dire que nous nous attendions tous à ce que l'Office puisse accroître l'efficacité du régime.

[Texte]

I don't want to point fingers at anyone. As I said, I don't think that's constructive. I think what's wrong is the reliance on central authorities to implement efficiencies.

In another brief at another time we pointed out—and this goes to other questions that were raised here—that since 1967 there have been something like 9 to 11 major studies whose purpose has been to make the grain transportation system efficient. We're still talking inefficiency. We have been through these studies over and over again, and the problem is that none of the studies have dealt with the institutional problems. They all fail to address this issue of the lack of incentive in the system. That's the problem.

Mr. Easter: And the lack of penalty.

Mr. Earl: And the lack of penalty, absolutely.

Mr. Easter: Which was a commitment under the act.

Mr. Earl: You must have commercial incentives and commercial penalties. Absolutely.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

You mentioned canola and I wish you'd comment on that before we leave the canola issue. I'm told that on the futures market, on which canola is traded, coupled or associated with the sale of the product, and part of the transaction, is the delivery of the product.

• 1230

Mr. Earl: That's correct.

The Chairman: I'm also advised that because of our lack of ability to guarantee delivery, the price of canola is substantially lower than it should be, in comparison to the prices in other countries that produce canola. Would you comment on that first? Is that accurate? Where I'm not accurate, will you fill me in?

Mr. Earl: It's an extremely complex business, but the essence of it, Mr. Chairman, is this. In order to have a properly functioning futures market you must have what's called the threat of delivery. That means that if I contract on the futures market to deliver canola, I have to be able to do so. To do so I must have access to transportation.

What we don't have on this regulated system is free access to the transportation system, which means I don't have the freedom to deliver. This lack causes difficulties repeatedly in the futures market. We get squeezes put on. We get one party that has, if you like, some sort of corner or squeeze on the market and the other parties can't get their hands on product to deliver and to break the corner.

It's a complex situation and something I would be happy to give you some more detail about, but that's the essence of it.

The Chairman: Does it minimize the return to the canola producer?

[Traduction]

Il ne s'agit pas de faire des reproches à quiconque. Comme je vous le disais tout à l'heure, ce ne serait guère utile. Pour moi, le problème fondamental, c'est que l'on s'attend à ce qu'un organisme central puisse accroître l'efficacité du système.

Dans un mémoire que nous avons présenté antérieurement—et cela rejoint d'autres questions qui ont déjà été soulevées—nous signalions que, depuis 1967, entre 9 à 11 études d'envergure ont été menées en vue d'améliorer l'efficacité du système de transport des grains. Nous en sommes encore à parler de problèmes d'inefficacité. Nous avons déjà fait maintes études, mais aucune d'elles n'a abordé le problème fondamental, qui est effectivement d'ordre institutionnel. Aucune d'elles n'a abordé la question de l'absence totale de mesures d'incitation. Voilà le problème.

M. Easter: Et l'absence de pénalités.

M. Earl: Oui, absolument.

M. Easter: Qui avait la nature d'une obligation aux termes de la loi.

M. Earl: Oui, il faut absolument des mesures d'incitation et des pénalités. C'est indispensable.

Le président: Merci, monsieur Easter.

Vous avez parlé du canola et j'aimerais vous poser une question là-dessus avant que nous ne changions de sujet. On me dit que le marché à termes, auquel est inscrit le canola, la vente du produit, c'est à dire la transaction, englobe toujours la livraison.

M. Earl: C'est exact.

Le président: On me dit également qu'étant donné notre incapacité de garantir la livraison, le prix du canola est considérablement plus bas qu'il ne devrait l'être, comparativement au cours du produit dans d'autres pays. Qu'en pensez-vous? Est-ce vrai ou non? Et si je me trompe, pourriez-vous m'expliquer tout cela en détail?

M. Earl: C'est une activité très complexe, monsieur le président, mais je vais essayer de vous en expliquer les grandes lignes. Pour assurer le bon fonctionnement du marché à termes, il faut ce qu'on appelle la menace de la livraison. Cela veut dire que si je signe un contrat de livraison du canola pour le marché à termes, je dois être en mesure de livrer ce produit. Pour y arriver, il me faut avoir accès à un moyen de transport.

Dans le cadre de notre système réglementé, nous n'avons justement pas libre accès au système de transport. Ce qui signifie que je n'ai pas la liberté d'assurer la livraison de mon produit. Cette lacune crée sans cesse des problèmes sur le marché à termes. Nous faisons l'objet de toutes sortes de pressions. Il arrive souvent qu'une partie parvienne à accaparer tout le marché, de sorte que les autres, étant incapables d'obtenir du produit, ne peuvent détruire son monopole.

C'est donc une situation fort complexe et je serais très heureux de vous en donner d'autres détails, si vous le souhaitez, mais je crois vous avoir expliqué l'essentiel.

Le président: Est-ce que cela fait diminuer le profit du producteur de canola?

[Text]

Mr. Earl: I think anything that interrupts a market and doesn't serve the purposes of making a market work ultimately acts to the detriment of the producer, because the buyer is going to pay what the world market gives him.

The Chairman: Thank you.

Mr. Collins: In your discussion a few moments ago you talked about the trucking industry and we heard earlier that there had been some review. Could you just go back to that? Did I understand you correctly? Were you saying that trucking is a more effective way?

Mr. Earl: Well, I won't say it's always a more effective way. I'm saying there are certainly times when you can service your customer better by truck than you can by rail. Certainly our view is that as time goes on you will see more trucking of grain. If trucks can meet the customer's need better and service both the farmer and the customer, that's the way to go.

Mr. Collins: With regard to your discussion on page three, you mentioned incentives. What do you mean by those incentives you're referring to?

Mr. Earl: Well, I would refer back. It's very vividly illustrated by that canola car exchange situation in Vancouver that I described.

If representatives of the railways and the shippers had been able to sit down and say that if the shippers want the railways to switch all those foolish cars, then they'd switch them, but the price to the shippers would be—and I'll use commercial rates—\$32 a tonne. But if the shippers want to pool the cars so that the railways don't have to switch them, then the price to the shippers would be \$30 a tonne. Well, straight away there's an incentive. There's a \$2 incentive for every tonne of rapeseed or canola that the railways don't have to switch.

That incentive was not there under this statutory rate situation that we're in. It wasn't there and it's not there over and over again, in this system. Everywhere it's endemic, from one end to the other.

Mr. Collins: Undoubtedly, Mr. Chairman. Thank God, you've been here longer than I have. I don't think I could sit through 20 years of nine studies.

Mr. Earl: We're getting tired of it, believe me.

Mr. Collins: Eternally—that's the problem with the government. There are so many layers of infrastructure before you get to the reality switch. It's possibly a case of what you're saying: if there's an efficient way of doing it, we won't use it; if there's an inefficient way, we will use it, and we will continue to use it until we prove it can be done efficiently.

Mr. Earl: Could I indulge myself for a moment? I used to work for the federal government, too.

[Translation]

M. Earl: Tout ce qui interrompt le bon fonctionnement du marché ou qui y est contraire fini par nuire au producteur, car l'acheteur va forcément payer le cours du marché mondial.

Le président: Merci.

M. Collins: Tout à l'heure, vous parliez de l'industrie routière et quelqu'un disait justement qu'on avait examiné cette possibilité. Pourriez-vous me dire de quoi il s'agit? Ai-je bien compris? Disiez-vous que le transport routier serait plus efficace?

M. Earl: Je ne prétends pas qu'il soit toujours plus efficace. Cependant, dans certaines conditions, on peut offrir un meilleur service à ses clients en acheminant le produit par camion plutôt que par chemin de fer. Nous sommes d'ailleurs convaincus que, de plus en plus, nous allons assurer le transport routier du grain. Si l'industrie du camionnage peut mieux répondre aux besoins du client ainsi qu'à ceux des agriculteurs, il me semble que c'est une bonne solution.

M. Collins: Vous parlez de mesures d'incitation à la page trois de votre document. De quoi s'agit-il au juste?

M. Earl: Eh bien, cela rejoint ce que je disais tout à l'heure. L'exemple de l'échange de wagons de canola à Vancouver que je citais tout à l'heure illustre bien la situation.

Si les transporteurs et les représentants des sociétés ferroviaires avaient pu s'asseoir pour que ces derniers leur expliquent que s'ils tenaient absolument à ce que les compagnies ferroviaires assurent l'échange des wagons, ils le feraient, sauf que les expéditeurs auraient à payer—et là je vous donne les tarifs commerciaux—32\$ la tonne. Par contre, si les expéditeurs étaient prêts à mettre en commun les wagons pour éviter aux chemins de fer de devoir faire l'échange, le prix pour les expéditeurs serait seulement de 30\$ la tonne. Voilà ce qui serait une mesure d'incitation directe. Ils auraient à payer 2\$ de moins par tonne de canola pour laquelle aucun échange de wagons n'était nécessaire.

Le barème des tarifs décrit dans la loi n'a jamais prévu de telles mesures d'incitation. Il n'y en avait pas au moment où on a adopté la loi, et il n'y en a toujours pas. Et c'est pareil d'un bout à l'autre du système.

M. Collins: Je n'en doute pas, monsieur le président. Vous êtes là depuis plus longtemps que moi, heureusement. Je ne sais pas si j'aurais pu passer 20 ans à entendre parler d'études.

M. Earl: Je vous assure que nous, aussi, nous en avons assez.

M. Collins: C'est interminable—voilà le problème qui se pose quand on a affaire au gouvernement. Il y a tellement de niveaux de bureaucratie à pénétrer avant d'en arriver aux choses concrètes. C'est un peu comme ce que vous disiez tout à l'heure: s'il y a moyen de travailler efficacement, nous n'allons pas le faire. S'il y a moyen de travailler inefficacement, nous allons le faire, et même continuer de le faire jusqu'à ce que nous ayons prouvé qu'un autre mécanisme existe.

M. Earl: Me permettez-vous d'ouvrir une petite parenthèse? Moi, aussi, j'ai travaillé pour le gouvernement fédéral à un moment donné.

[Texte]

Mr. Collins: I can't believe it.

Mr. Earl: In one of the early studies, which was with the grains group, we put together a cabinet memorandum, in 1972 or so, in which we mentioned some of the things that had to be done to make the grain transportation system efficient. We did gain some excitement.

One senior member of government, whose name I cannot remember, said that we had to put the full momentum of the federal government behind that. Another wit at the table said "I have the vision of a 10-tonne snail".

Mr. Collins: Perhaps you have to use a little reverse psychology.

• 1235

Do you know of any transportation, trucking through into the United States, where they're not using permits, they're just going right across the border into the United States with the movement of product?

Mr. Earl: It's illegal, isn't it?

Mr. Collins: Whether it's illegal or not, are you aware that this kind of thing is going on?

Mr. Earl: One hears about this sort of thing, yes. One hears about farmers simply loading up and going. In fact, I think there's a famous case in Manitoba where the farmer phones the board and tells them he's going to go, phones them and tells them he's going, and phones them and tells them he's gone.

Mr. Steckle: I hope I understand this. You're talking of deregulation here. How are you anticipating that the freight grain subsidy that's currently being paid would be paid to these people? Would it be paid directly to the farmer or would you see an abandonment of that system entirely?

Mr. Earl: The position that we have held, and held for many years, is that the freight subsidy, the WGTA subsidy, should be paid directly to the farmer. We have favoured the idea of paying it out in a lump sum. We believe this can be done and still meet the objections of the Department of Finance on booking that as national debt and so on. We have given the government some suggestions on that. That's the way we certainly see it being done. Stop subsidizing the transportation. Give the farmers entitlement and then let commercial forces take over.

Mr. Hoepfner: Thanks for coming, Mr. Earl. I'm glad we see some positive remarks in this committee meeting today, because I think you have brought something positive to this meeting.

Would you agree with me that the Western Grain Transportation Act, with a 20% guarantee on the railways' operation over costs, is one of the problems? I'm told that they are guaranteed a 20% margin over their costs of operation.

[Traduction]

M. Collins: C'est pas vrai.

M. Earl: Dans le cadre d'une des premières études, qui a été menée en collaboration avec un groupe chargé d'étudier les céréales, nous avons préparé un mémoire au Cabinet, en 1972 je crois, dans lequel nous avons justement parlé des divers mécanismes qui pourraient être mis en oeuvre pour accroître l'efficacité du système du transport des céréales. Je me souviens que cela a suscité beaucoup d'intérêt.

Un haut fonctionnaire du gouvernement, dont le nom m'échappe, a dit à l'époque que le poids du gouvernement était tel qu'il saurait donner de l'élan à ce projet. Un autre fonctionnaire plein d'esprit qui était autour de la table a dit qu'il imaginait bien «un escargot de 10 tonnes».

M. Collins: C'est là que l'intention paradoxale peut être utile.

Avez-vous entendu parlé de céréales qui seraient acheminées vers les États-Unis par camions, par des personnes qui n'ont pas de permis en règle et qui traversent la frontière quand même.

M. Earl: C'est illégal, n'est-ce pas?

M. Collins: Que ce soit illégal ou non, je me demandais si vous aviez entendu parlé de ce genre de chose?

M. Earl: Oui, de temps en temps. En entend effectivement parler d'agriculteurs qui chargent un camion et qui s'en vont. Il y a d'ailleurs le fameux cas au Manitoba où l'agriculteur aurait téléphoné trois fois aux gens de la Commission à plusieurs reprises pour leur dire, d'abord, qu'il allait partir, deuxièmement, qu'il était sur le point de partir, et troisièmement, qu'il était parti.

M. Steckle: Je veux essayer de comprendre. Là vous parlez de déréglementation. Comment pourrait-on verser les subventions au transport des céréales actuellement disponibles à ces personnes-là? Faudrait-il les verser directement aux agriculteurs, ou pensez-vous qu'on devrait abandonner ce système?

M. Earl: Notre position, depuis fort longtemps, c'est que la subvention versée en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest devrait être directement versée à l'agriculteur. Nous sommes en faveur de l'idée d'un versement forfaitaire. À mon avis, il serait possible de procéder ainsi et de répondre aux objections du ministère des Finances pour ce qui est de l'imputation de ces sommes sous la rubrique de la dette nationale. Nous avons d'ailleurs fait un certain nombre de recommandations au gouvernement à ce sujet. Voilà le mécanisme que nous privilégions. Il faut absolument cesser de subventionner le système du transport. Il faut donner aux agriculteurs leurs dûs et permettre en suite que les forces du marché décident du reste.

M. Hoepfner: Merci d'être venu, monsieur Earl. Je suis très content d'entendre des commentaires positifs aujourd'hui, car pour moi, votre contribution aux travaux du comité est tout à fait positive.

Conviendriez-vous avec moi que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, qui garantit la prise en charge d'une somme égale à 20 p. 100 de plus que les coûts d'exploitation des chemins de fer, constitue un des problèmes? D'après ce qu'on m'a dit, une marge égale à 20 p. 100 de plus que les coûts d'exploitation leur est garantie.

[Text]

Mr. Earl: That's true. It's a cost plus system.

Mr. Hoepfner: Wouldn't you like to run up your costs tremendously if you had a 20% mark-up on that, no matter what?

Mr. Earl: I have to say I think the railways on balance are reasonably responsible in this area.

Mr. Hoepfner: You deal with the railways, right?

Mr. Earl: Yes. I don't think anybody deliberately increases their cost in order to pad their pocket. Certainly we would like to see—and that's why we recommend here—a commercial system. We talk about the NTA because the NTA, at least in its present form, has certain shipper protection provisions in it that we would not want to see weakened. I might say that for the transport committee members, but that's the commercial sort of thing we would like to see.

Mr. Hoepfner: Thank you.

You talk of deregulation. Have you done any work on what the ramifications will be? We've had deregulation in air traffic and I know we've run into some problems with that. You also have to have some guidelines or guarantees so that you don't just deregulate and not have things in place to monitor things if they get out of hand. Have you done any of that?

Mr. Earl: We haven't addressed the question of precisely what substitute legislation would look like. On balance, as we say here, on the rate side we would see an NTA type of regime with shipper protection provisions. Beyond that, I don't want to raise deregulation as a total panacea. Mr. Easter has pointed out that there are problems in the States, and certainly there are problems, there's no question about that. But, goodness gracious, we have a grain handling and transportation system that's a generation and a half behind the times; it's out of date.

Mr. Hoepfner: I agree with you totally, Mr. Earl. I just wanted to bring that point out.

I was a little surprised when you said you had no incentive to lease cars even in the specialty markets. I know it has been a tremendous advantage just to move rye across the border this year, and I think you could have paid a very good leasing fee for cars to move rye. Would you agree with that?

Mr. Earl: It is certainly better in the non-regulated system. By that I mean we don't have the disincentives of the car allocation system.

[Translation]

M. Earl: C'est exact. Le système actuellement en place prévoit la prise en charge des coûts plus une certaine marge.

M. Hoepfner: Ne seriez-vous pas disposé à faire augmenter considérablement vos coûts, si vous aviez droit à une majoration de 20 p. 100, quelles que soient les circonstances?

M. Earl: Je dois dire, à la décharge des compagnies de chemins de fer, qu'elles semblent se comporter de façon tout à fait responsable dans ce domaine.

M. Hoepfner: Vous traitez avec les chemins de fer, n'est-ce pas?

M. Earl: Oui. À mon avis, personne n'augmente délibérément ses coûts pour se remplir les poches. Il va sans dire que nous aimerions—et c'est justement pourquoi nous vous faisons cette recommandation—que le gouvernement procède à l'implantation d'un système commercial. Si nous avons parlé de l'ONT, c'est parce que le mandat actuel de l'Office englobe certaines mesures de protection des expéditeurs qui devraient à notre avis, être maintenues. Je mentionne cet aspect pour la gouverne des membres du Comité des transports, mais il ne fait aucun doute que nous privilégions un régime d'ordre commercial.

M. Hoepfner: Merci.

Vous avez parlé de déréglementation. Avez-vous fait des études pour savoir quelles pourraient en être les conséquences? La déréglementation du système de transport aérien, par exemple, a posé un certain nombre de problème. Il faut aussi prévoir des lignes directrices ou garanties pour que le système continue d'être contrôlé jusqu'à un certain point après la déréglementation. Avez-vous songé à ce genre de chose?

M. Earl: Nous n'avons pas étudié la question des dispositions précises du projet de loi qui pourrait éventuellement remplacer la loi actuelle. Dans l'ensemble, comme nous le mentionnons dans notre document, nous serions en faveur d'un régime tarifaire semblable à celui qu'applique l'ONT, avec un certain nombre de mécanismes de protection des expéditeurs. Je vous fais remarquer, d'ailleurs, que je considère pas la déréglementation comme une panacée. M. Easter parlait tout à l'heure des problèmes auxquels ils sont confrontés aux États-Unis, et il ne fait aucun doute que certains problèmes existent. Mais, en même temps, il faut être conscient du fait que notre système de manutention et de transport du grain est en retard d'une génération et demie; il est totalement dépassé.

M. Hoepfner: Je suis entièrement d'accord avec vous, monsieur Earl. Je voulais simplement vous faire mettre en relief cette réalité.

J'étais un peu surpris de vous entendre dire que vous n'étiez aucunement encouragé à louer les wagons, même pour les marchés spécialisés. Je sais que le transport du seigle vers les États-Unis a été extrêmement avantageux cette année, et je pense que vous auriez pu toucher des frais de location très intéressants pour le transport du seigle. Êtes-vous du même avis?

M. Earl: C'est certainement supérieur au système non réglementé. Je veux dire par là que nous n'avons pas le problème de la démotivation que pose le système d'attribution des wagons.

[Texte]

The other side of it is that under a more commercial system we would go to the railways, tell them we're leasing cars and ask what kind of a break we'd get on the rate because we're providing our own cars. We don't have that type of system in grain.

Mr. Hoepfner: Maybe the rye market isn't as big an issue to you as it is to the individual farmer, but I know it was the difference between making money and losing money on the rye crop last year. There was a tremendous difference in price for milling rye.

Mr. Earl: That's right.

Mr. Hoepfner: I appreciated your comment on the trucking—

The Chairman: You have one last question, Jake.

Mr. Hoepfner: I think what should be explained is that the trucking program Dick asked you about is to short-term destinations such as the U.S., probably within 1,000 miles, as is happening today.

I think that's a tremendous asset. It has taken some of the pressure off the railway system. If it hadn't been for the trucks going into the U.S. out of Manitoba, I don't know what our elevator situation would be right now.

I think you would agree with me on that.

Mr. Earl: Oh, I would absolutely. I know we have shipped a substantial amount out of our elevators by truck. As I indicated, I would get some of that data to you.

Mr. Benoit: Mr. Chairman, I have a couple of quick questions.

I appreciated your presentation very much. I really find you to be a breath of fresh air in this whole grain transportation movement system.

Do you feel that we need more cars? That's my first question. Second, do you believe there has to be change to the Wheat Board to make this system work well? Third, what do you feel would be the impact, in paying the Crow to the producer instead of the railway, on the efficiency of the system?

Mr. Earl: Certainly the critical problem has been a lack of cars. During the last six months more cars would have helped.

As the previous witnesses have indicated, we are to some extent coming out of this. But I think I have a rather bleaker view than perhaps did the earlier witnesses. We are still shipping our canola for vessels that left three weeks ago. We are still dramatically behind in shipments. Make no mistake about that.

Mr. Benoit: Is it more cars or more efficient use of the cars?

Mr. Earl: In the short term it's more cars, but chronically and in the long term it's making more efficient use of the cars.

[Traduction]

L'autre aspect important, c'est que dans le contexte d'un système davantage axé sur les principes commerciaux, nous pourrions nous adresser aux compagnies de chemins de fer pour leur demander de nous offrir un tarif préférentiel, étant donné que nous fournissons nos propres wagons. Ce genre de système n'existe pas pour le grain.

M. Hoepfner: Le marché du seigle est peut-être moins important pour vous que pour l'agriculteur indépendant, mais je sais qu'il a fait la différence entre une perte sèche et des gains pour certains agriculteurs l'année dernière qui cultivent le seigle. Il y avait une grande différence de prix pour la mouture du seigle.

M. Earl: C'est exact.

M. Hoepfner: J'ai bien aimé vos commentaires au sujet de l'industrie du transport routier. . .

Le président: Une dernière question, Jake.

M. Hoepfner: En ce qui concerne le programme de transport routier au sujet duquel Dick vous a posé une question tout à l'heure, il conviendrait de préciser qu'il vise surtout le transport sur de courtes distances, mettons un maximum de 1 000 milles, vers les États-Unis comme cela se fait à l'heure actuelle.

À mon avis, c'est très positif. Les chemins de fer font maintenant l'objet de beaucoup moins de pressions. Si, au Manitoba, on n'avait pas pu faire transporter nos céréales vers les États-Unis, je me demande quel serait l'état actuel des silos.

Je suis sûr que vous êtes du même avis.

M. Earl: Oui, absolument. Je sais que nous avons fait transporter une bonne quantité de grain par camion à partir de nos silos. Comme je vous le disais tout à l'heure, je vais vous envoyer des chiffres à ce sujet.

M. Benoit: Monsieur le président, j'ai quelques petites questions à poser.

J'ai beaucoup aimé votre exposé. Dans le contexte du système de transport du grain, vos commentaires me semblent extrêmement encourageants.

Pourquoi pensez-vous qu'il faut davantage de wagons; voilà ma première question. Deuxièmement, pensez-vous qu'il faut changer le mandat de la Commission canadienne du blé pour assurer le bon fonctionnement? Troisièmement, si l'on versait le tarif du nid-de-Corbeau aux producteurs, plutôt qu'aux chemins de fer, quelle incidence cette décision aurait-elle sur l'efficacité du système?

M. Earl: Jusqu'à présent, le problème le plus critique que nous avons connu est celui du manque de wagons. Au cours des six derniers mois, nous aurions trouvé bien utile de disposer de plus de wagons.

Comme les témoins précédents vous l'ont indiqué, la situation s'améliore petit à petit sur ce plan-là. Mais à cet égard, je suis un peu moins positif que les autres témoins. Le canola qui est actuellement en voie d'acheminement est destiné à des bateaux qui sont partis depuis trois semaines. Nous avons encore énormément de retards pour ce qui est des expéditions. Voilà la réalité.

M. Benoit: Faut-il vraiment plus de wagons, ou faut-il les utiliser de façon plus efficace?

M. Earl: Dans l'immédiat, il nous faut plus de wagons, mais à long terme, il faut évidemment parvenir à les utiliser plus efficacement.

[Text]

I might say too, Mr. Benoit, it's freeing up this system so that we can manage better. If we managed the system as a grain company instead of sitting and waiting for cars to be doled out by central regulators and having to be overridden by short-term fairness issues and all types of other regulatory obstructions, we could do things better.

On the Canadian Wheat Board question, I'd like a little further clarification on that before I would answer. I'll answer the last one, though, about paying the Crow benefit to farmers.

There's a very simple economic principle that free resources, or you might say underpriced resources, get wasted. We have a situation now where the grain handling and transportation system consumes, if you like, too many transportation resources—too many cars, too many branch lines, too many yards, too many minutes in yards, all those things. For 30, 40, 50 years the resource has been underpriced to the user. That is why we have not had the incentives to change. Pulling out the subsidy and putting in a commercial rate is only the first step, but it's the first step toward having the full transportation cost felt back at the farm level. That will be an incentive, a driver, for efficiency.

If you could clarify your question about the Canadian Wheat Board I would try to answer it.

Mr. Benoit: I guess I could put the question another way. Should the Canadian Wheat Board have any more say in allocation cars than has a grain company? Should they perhaps have the same say as a grain company?

Mr. Earl: The Canadian Wheat Board has two mandates. One is to be a marketing agency that sells it overseas. The other, if you like, is to distribute that market opportunity equally among farmers. This is the whole purpose of the quota system, pooling, etc. What goes on in between is a matter of logistics control.

On balance the board has gotten into the business of controlling that—and there's a very long history of this—because there was nobody else to do it and because at one time it was appropriate, I think, to have a central authority. But these conditions that required coordination at a central level are disappearing. Within ten years we hope we're no longer going to be peddling cars up and down branch lines and needing somebody to put together train runs and things of this nature.

When we say phase out the car allocation system, we mean it. Get rid of the central authorities, which are intrusions, if you like. They intrude and place themselves in the middle of this system. Create a more commercial environment where we can manage the system and do it efficiently.

[Translation]

Si je peux ajouter quelque chose, monsieur Benoit, il faut également désencombrer le système afin qu'on puisse mieux le gérer. Si nous gérons notre système de transport comme une entreprise commerciale, au lieu d'attendre qu'un organisme de réglementation central nous attribue des wagons, ou qu'on ait réglé des questions d'équité dans l'immédiat ou éliminer toute sorte d'autres obstacles réglementaires, nous pourrions évidemment travailler beaucoup plus efficacement.

Quant à la Commission canadienne du blé, j'aimerais avoir quelques éclaircissements avant de vous répondre. Je vais d'abord répondre à votre dernière question au sujet du versement du tarif du nid-de-Corbeau aux agriculteurs.

Selon un principe économique fort simple, les ressources qui sont gratuites, ou disons sous-évaluées, sont nécessairement gaspillées. À l'heure actuelle, le système de manutention et de transport du grain accapare trop de ressources reliées au transport—trop de wagons, trop d'embranchements, trop de gares de triage, trop de temps dans les gares de triage et ainsi de suite. Depuis 30, 40 ou 50 ans, le prix payé par l'utilisateur est insuffisant. Voilà pourquoi nous n'avons pas été incités à modifier le système. L'élimination de la subvention et son remplacement par un tarif commercial n'est que la première étape, mais c'est ainsi que nous pourrions justement tenir compte du coût intégral des transports au niveau de la ferme. Le fait de devoir en tenir compte incitera tous les intéressés à être plus efficaces.

Si vous voulez clarifier votre question au sujet de la Commission canadienne du blé, je veux bien essayer d'y répondre.

M. Benoit: Peut-être pourrais-je la formuler autrement. La Commission canadienne du blé devrait-elle avoir plus de poids qu'une société céréalière pour ce qui est de l'attribution des wagons? Ou autant de poids qu'une société céréalière?

M. Earl: La Commission canadienne du blé a deux grandes fonctions. L'une est de commercialiser le produit à l'étranger, alors que l'autre est d'assurer la répartition équitable des possibilités de commercialisation entre tous les agriculteurs. Voilà justement l'objet du système de contingents et de la mise en commun. Tout le reste relève de la logistique.

• 1245

En fait, si la Commission a pris en charge cette activité—et elle le fait depuis bien longtemps—c'est parce que personne d'autre ne voulait le faire et parce qu'il convenait au départ d'avoir un organisme central qui puisse tout coordonner. Mais les conditions qui exigeaient une coordination centrale disparaissent petit à petit. J'espère que d'ici 10 ans, nous n'allons plus encombrer les embranchements avec tous ces wagons et faire appel à quelqu'un pour organiser les activités de transport par chemin de fer, et ce genre de chose.

Quand je dis qu'il faut éliminer progressivement le système d'attribution des wagons, je suis sérieux. Il faut supprimer complètement l'organisme central de coordination qui, plus qu'autre chose, représente une intrusion. Les autorités centrales se placent comme intermédiaires, en quelque sorte. Il faut plutôt créer un environnement commercial où nous pourrions non seulement gérer le système, mais le faire efficacement.

[Texte]

Mr. Benoit: Thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Earl.

How would you suggest the individual farmer, who would like to have perhaps the same degree of independence as a large company such as yours, can be protected?

Mr. Earl: From what?

The Chairman: Protected from abuses.

Mr. Earl: I think we have long had a Canadian Grain Commission whose purpose is indeed to protect the farmer. I will acknowledge Mr. Easter's point that market solutions are not the absolute panacea for everything. There do have to be protections. We as shippers want access to the shipper protection provisions of the National Transportation Act and I would think the small farmer would want access to protective mechanisms under the Canada Grain Act.

I think all of us collectively have to sit down and think through precisely what these protective mechanisms are in the kind of world we think is coming—the niche market, the more market-oriented world, a world where we can create the commercial incentives but at the same time provide these kinds of historic protections against market failure.

The Chairman: Thank you very much for coming this morning.

I thank the other witnesses, who I see are still in the audience. I thank the committee members for being mostly precise in their questioning.

We stand adjourned until tomorrow at 3:30 p.m.

[Traduction]

M. Benoit: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Earl.

Selon vous, comment peut-on protéger l'autonomie de l'agriculteur indépendant, qui voudrait sans doute jouir de la même indépendance qu'une grande compagnie comme la vôtre?

M. Earl: Le protéger contre quoi?

Le président: Contre les abus.

M. Earl: Écoutez, la Commission canadienne du blé assure depuis longtemps la protection de l'agriculteur. Je suis tout à fait d'accord avec M. Easter pour dire que le marché ne peut régler tous les problèmes. Il faut prévoir un certain nombre de mécanismes de protection. En tant qu'expéditeurs, nous voudrions être visés par les dispositions de la Loi nationale sur les transports qui protègent les expéditeurs, et j'imagine que le petit agriculteur voudrait sans doute être visé par les mécanismes de protection prévus dans la Loi sur les grains du Canada.

Je pense que nous devons participer à un effort de réflexion collectif pour déterminer avec précision en quoi consisterait ces mécanismes de protection dans le contexte du marché futur—c'est-à-dire le marché à créneaux—soit un monde davantage axé sur le marché où il peut exister non seulement des mesures d'incitation commerciale mais aussi des mécanismes de protection lorsque le marché n'est pas stable.

Le président: Je vous remercie de votre présence ce matin.

J'en profite aussi pour remercier les autres témoins, qui sont encore parmi nous. Je voudrais également remercier les membres du comité d'avoir su poser des questions très précises.

La séance est levée jusqu'à demain à 15h30.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Grain Transportation Agency:

Peter Thomson, Administrator;
Mike Shumsky, Executive Director, Planning;
Bruce McFadden, Executive Director, Operations.

From the Prairie Pools:

Charlie Swanson, Executive Member and President, XCAN Grain
Pool Ltd.;
Patty Townsend, Manager, Communications.

From the United Grain Growers:

Paul Earl, Manager, Corporate Affairs.

TÉMOINS

De l'Office du transport du grain:

Peter Thomson, administrateur;
Mike Shumsky, directeur exécutif, Planification;
Bruce McFadden, directeur exécutif, Exploitation.

Du Syndicat du blé des Prairies:

Charlie Swanson, membre du Conseil de l'Administration et
président, «XCAN Grain Pool Ltd.»;
Patty Townsend, gérante, Communications.

De «United Grain Growers»:

Paul Earl, gérant, Affaires générales.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

27
-T84
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Wednesday, May 4, 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 5

Le mercredi 4 mai 1994

Président: Joe Comuzzi

*Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee
on the*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, spécifiquement le transport du grain

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, MAY 4, 1994
(7)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met jointly with the Sub-Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Chairperson, Joe Comuzzi, of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway, presiding.

Members of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Members of the Sub-Committee on Grain Transportation present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake Hoepfner, Jean-Paul Marchand, and Paul Steckle.

Senator present: The Honourable Senator Bud Olson.

Other Members present: Vic Althouse and Leon Benoit.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From CN Rail: Sandi Mielitz, Vice-President, Western. *From CP Rail System:* Rick Saltee, Vice-President, Marketing and Sales, Heavy Haul; and Axel Conradi, General Manager, Marketing-Grain, Heavy Haul. *From Canadian Wheat Board:* Robert Roehle, Head, Corporate Communications; Robert Harris, Director, Grain Transportation, Western. *From Canada Grains Council:* Douglas Campbell, President and Chief Executive Officer. *From Western Canadian Wheat Growers Association:* Hubert Esquirol, President. *From Canadian Wheat Board Advisory Council:* Wilf Harder, Chairman; and Roy Atkinson, Member. *From Grain Workers' Union:* Henry Kancs, Secretary-Treasurer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

The witnesses made opening statements and answered questions.

At 10:15 o'clock p.m., the Sub-Committees adjourned to the call of the Chair.

Marc Toupin

Ellen Savage

Clerks of the Sub-Committees

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 4 MAI 1994
(7)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports tient une réunion conjointe avec le Sous-comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, à 15 h 37, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Joe Comuzzi (président du Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent).

Membres du Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Membres du Sous-comité du transport du grain: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake Hoepfner, Jean-Paul Marchand et Paul Steckle.

Sénateur présent: L'hon. sénateur Bud Olson.

Autres députés présents: Vic Althouse et Leon Benoit.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De CN Rail: Sandi Mielitz, vice-président, Région de l'Ouest. *Du Réseau CP Rail:* Rick Saltee, vice-président, Marketing et ventes, Transport lourd; Axel Conradi, directeur général, Marketing-Grain, Transport lourd. *De la Commission canadienne du blé:* Robert Roehle, directeur, Communications générales; Robert Harris, directeur, Opérations ferroviaires de l'Ouest. *Du Conseil des grains du Canada:* Douglas Campbell, président-directeur général. *De Western Canadian Wheat Growers Association:* Hubert Esquirol, président. *Du Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé:* Wilf Harder, président; Roy Atkinson, membre. *Du Syndicat des travailleurs du grain:* Henry Kancs, secrétaire-trésorier.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, particulièrement le transport du grain (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Les témoins font des exposés et répondent aux questions.

À 22 h 15, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Les greffiers des Sous-comités

Marc Toupin

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, May 4, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 4 mai 1994

• 1536

The Chairman: Good afternoon, ladies and gentlemen. Pursuant to Standing Order 108(1)(a), this is a joint meeting of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport, and the Subcommittee on the Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food.

The first witness today is Sandi Mielitz, the vice-president of CNR. Welcome, Ms Mielitz. Any time you're ready, proceed.

Ms Sandi Mielitz (Vice-President, Western Canada, CN North America): Thank you. I'd like to start, Mr. Chair, by reading some brief comments and an overview statement, which we have kept purposely short. Then you can proceed to ask questions.

The Chairman: The report is being circulated.

Ms Mielitz: I would like to thank you for giving CN North America the opportunity to present some information on the grain hopper car supply issue. I'll start with a short overview of the situation; however, I'll reserve most of my time before you to answer your questions.

First let me talk about the hot topic, which is the western grain fleet. The size of CN's hopper fleet varies according to demand but has averaged about 12,500 cars at any one time over the past few years. Last September CN had 11,300 hopper cars in its grain fleet. This number was based on demand forecasts we received from our customers.

However, sales suddenly jumped in late September and we were faced with a problem. Due to extraordinary circumstances we could not immediately lease cars from the United States, something we normally do when faced with a surge in sales. We scoured the American car lease market and, by entering into many small lease arrangements, increased our grain fleet to 13,000 hopper cars by January. We also put 270 boxcars normally reserved for movements to Churchill back into general service.

Continued aggressive action in the lease market has enabled CN to increase its hopper fleet to 15,000 cars. This fleet includes roughly 9,300 government hopper cars, 1,700 CN hoppers, over 3,300 leased hoppers, 675 boxcars and 55 open-top hopper cars. There are also a couple of hundred privately owned hopper cars being used by individual grain companies. We have 1,000 more leased hopper cars coming into our fleet in the next few weeks. By mid-May CN will have the largest fleet we have ever used to move grain.

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. Conformément à l'alinéa 108(1)a) du Règlement, ceci est une séance conjointe du Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent du Comité permanent des transports et du Sous-comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire.

Aujourd'hui, notre premier témoin est Sandi Mielitz, vice-présidente de CN Rail. Madame Mielitz, je vous souhaite la bienvenue. Vous pouvez commencer quand vous voudrez.

Mme Sandi Mielitz (vice-présidente, Région de l'ouest du Canada, CN Amérique du Nord): Merci. Monsieur le président, j'aimerais commencer par vous lire quelques observations ainsi qu'un exposé de la situation générale que nous nous sommes efforcés de garder succinct. Ensuite, je pourrai répondre à vos questions.

Le président: On distribue actuellement ce document.

Mme Mielitz: J'aimerais vous remercier de donner à CN Amérique du Nord la possibilité de vous présenter des renseignements sur la question de l'offre de wagons-trémie pour le transport du grain. Je vais commencer par un survol rapide de la situation afin de consacrer la plus grande partie du temps qui m'est imparti à répondre à vos questions.

Je vais parler d'abord du sujet brûlant, le parc de wagons de transport du grain de l'Ouest. La taille du parc de wagons-trémie de CN varie en fonction de la demande, mais la moyenne s'est maintenue à environ 12 500 wagons au cours des dernières années. En septembre dernier, CN avait 11 300 wagons-trémie pour transporter du grain. La taille du parc est fonction des prévisions de la demande que nos clients nous fournissent.

Toutefois, les ventes ont subitement grimpé en flèche à la fin de septembre, ce qui nous a causé un problème. Des circonstances extraordinaires nous ont empêchés de louer immédiatement des wagons aux États-Unis, comme nous le faisons normalement quand les ventes augmentent soudainement. Nous avons fait le tour du marché américain de location de wagons et conclu de nombreux petits marchés afin de louer des wagons, ce qui nous a permis de disposer de 13 000 wagons-trémie de transport de grain en janvier. Nous avons aussi réaffecté au service général 270 wagons couverts que nous réservons normalement au transport à destination de Churchill.

Les mesures dynamiques que nous avons prises pour louer des wagons ont eu pour résultat de porter notre parc à 15 000 unités, soit environ 9 300 wagons-trémie appartenant au gouvernement, 1 700 appartenant au CN, plus de 3 300 wagons loués, 675 wagons couverts et 55 wagons découverts. Nous disposons aussi d'environ 200 wagons-trémie appartenant à des intérêts privés, qui sont utilisés par des compagnies céréalières. Enfin, nous aurons d'ici à quelques semaines 1 000 autres wagons-trémie loués de plus. À la mi-mai, le CN aura donc plus de wagons de transport de grain qu'il n'en a jamais eu.

[Texte]

In addition to increasing the fleet, CN has introduced several measures aimed at making better use of the cars. We increased our hopper car maintenance budgets to keep more of them on the road at any one time. We added more crews to our Thunder Bay operation last fall to handle the extra workload. We're looking at doing the same, once support gets into full operation this spring.

• 1540

We have introduced operational measures such as directional loading and modified train-run service to increase our efficiency. We have done as much as the regulations will let us do to persuade some of our customers to promptly unload their cars once they arrive at their destination.

By the way, this is a real problem for us. We are not allowed to charge demurrage on grain cars that sit idle, some of them for weeks at a time. We have had up to 1,000 cars—that is, 5% to 10% of our fleet—sitting at destination waiting to be unloaded and there isn't a thing we can do about it.

However, even with a record fleet and operational improvements we've had trouble keeping up with the demand for grain cars. To see why, we have to look at the conditions that affected the movement of those cars.

First, farmers have made significant changes in their cropping patterns. The mix of crops we're moving is much more diversified. Wheat acreages were down last year, while canola and specialty crops were at record highs.

These newer oilseed and specialty crops require more handling than wheat and barley. They cannot be pooled as easily at port terminals, and each individual car must be handled more often than is the case for wheat and barley.

Grain produced in western Canada is also moving to more destinations than ever before. One major reason was the extraordinary weather in the United States last summer. Extensive flooding in the American midwest and south, and a drought in the southeast, knocked out a significant chunk of the American corn crop, their main source of animal feed. The United States has been importing Canadian feed wheat to fill American needs.

The Canadian grain industry has also done an excellent job of selling barley, durum wheat, canola, oats, and other crops into that lucrative market south of the border.

However, moving those crops to the United States takes more time than moving the same cars to Canadian ports. In most cases, it's simply further to go. Extensive sales have been made to small feed lots in areas as far away as Florida, North Carolina, Tennessee, Texas, and Arkansas.

[Traduction]

En plus d'augmenter son parc de wagons, le CN a pris plusieurs mesures pour optimiser leur utilisation. Nous avons accru notre budget d'entretien des wagons-trémie pour en avoir constamment un plus grand nombre en service. L'automne dernier, nous avons ajouté des équipes à notre personnel de Thunder Bay pour pouvoir absorber le surplus de travail prévu. Nous envisageons d'en faire autant quand nos activités de soutien fonctionneront à plein rendement ce printemps.

Nous avons introduit des mesures opérationnelles comme le chargement directionnel et un service modifié de routage pour accroître notre efficacité. Nous avons fait tout ce que les règlements nous autorisent à faire pour persuader certains de nos clients de décharger promptement leurs wagons une fois que ceux-ci sont rendus à destination.

Incidentement, les délais de déchargement nous causent des problèmes majeurs. Nous ne sommes pas autorisés à facturer des redevances de stationnement quand les wagons de transport de grain restent en place parfois pendant des semaines. Nous avons eu jusqu'à 1 000 wagons—de 5 p. 100 à 10 p. 100 de notre parc—arrêtés à leur destination jusqu'à ce qu'on les décharge, et nous ne pouvons rien faire pour accélérer la cadence.

Pourtant, même avec un parc plus grand que jamais et avec les améliorations opérationnelles que nous avons apportées, il nous a été difficile de répondre à la demande de wagons. Afin de savoir pourquoi, il nous faut étudier les conditions qui ont influé sur le mouvement des wagons.

Premièrement, les agriculteurs ont nettement modifié leurs types de culture. Nous transportons maintenant des récoltes beaucoup plus variées que naguère. L'an dernier, on a cultivé moins de blé, alors que la culture de colza et les cultures spéciales ont atteint des niveaux record.

Ces nouvelles cultures spéciales, notamment d'oléagineux, nécessitent plus de manutention que le blé et l'orge. Ces produits ne peuvent pas être mis en commun aussi facilement dans les terminaux portuaires, et exigent plus d'opérations par wagon que lorsqu'on transporte du blé et de l'orge.

Les céréales produites dans l'Ouest sont aussi livrées à plus de destinations que jamais. Les intempéries exceptionnelles qui ont sévi aux États-Unis l'été dernier sont l'une des principales raisons de ce phénomène. Les grandes inondations qui ont ravagé le Midwest et le sud des États-Unis se sont combinées avec la sécheresse qui a affligé le sud-est pour détruire la plus grande partie de la récolte américaine de maïs, qui est la principale source de provendes pour les Américains. Les États-Unis ont importé du blé canadien de provende pour leurs propres besoins.

L'industrie céréalière canadienne a aussi fait de l'excellent travail en vendant de l'orge, du blé dur, du colza, de l'avoine et d'autres céréales sur le lucratif marché américain.

Toutefois, il est plus long de transporter ce grain aux États-Unis que d'envoyer ces mêmes wagons dans les ports canadiens. Dans la plupart des cas, les distances sont tout simplement plus longues. En outre, les producteurs canadiens ont beaucoup vendu à de petits parcs d'engraissement dans des États aussi éloignés que la Floride, la Caroline du Nord, le Tennessee, le Texas et l'Arkansas.

[Text]

With more kinds of crops going to more places, the demands on the transportation system are unprecedented. We've increased our fleet and improved our procedures, but a backlog of two million tonnes of delayed sales had built up over the winter. There are several reasons for this.

The biggest single influence on grain transportation this year has been the weather. A wet summer and fall last year pushed the harvest into October, at a time when everything began to move at once. Weather also had a huge impact on the United States rail system. For a prolonged period, the Mississippi River system was virtually closed, forcing large amounts of grain to move by rail car rather than by barge.

The flooding also disrupted normal U.S. rail shipping patterns. The result was that CN could not supplement its fleet with leased cars from the U.S.

Weather continued to be a major factor during the winter. Record cold and record snow over much of North America from the middle of December until well into March tied up the entire grain transportation system in Canada and much of the United States. Western farmers couldn't deliver grain, elevators couldn't handle it, and railways couldn't move it. At least one million tonnes of the backlog can be directly blamed on last winter's weather.

Another major problem was the west coast longshoremen's strike, which stopped exports through the west coast for 11 days in February. As always happens when there is a major disruption in the grain handling system, it took several weeks to recover.

As well, we continue to face the problem of lack of weekend work at west coast grain terminals. Very little grain is being unloaded at Prince Rupert or Vancouver on weekends. At CN we work seven days a week. If the terminals could do so, too, there is no question that we could clean up this backlog faster. Even so, we are in the mopping-up stage at this time. The cars are there, the weather is better, and the seaway is coming back into full operation.

The Grain Transportation Agency estimates that the backlog will be cleaned up by the end of the crop year.

To put the situation in perspective, we have managed to move a significant amount of grain. Total Canadian exports are approximately the same as last year. Between August 1, 1992, and the middle of April 1993, Canada exported a total of 16.74 million tonnes of grain to all destinations. In the same time period for this year, exports totalled 16.79 million tonnes.

• 1545

To sum up, this has been a difficult and unusual year in the grain industry. That having been said, we cannot close the books on this year without learning from our experience. Production is changing and markets are changing, and the system must respond.

[Translation]

Comme il faut acheminer une plus vaste gamme de récoltes jusqu'à des destinations plus variées, le système de transport doit répondre à une demande sans précédent. Nous avons augmenté notre parc et amélioré nos méthodes, mais nous avons accumulé pendant l'hiver un arriéré de deux millions de tonnes de ventes différées. Cette situation est imputable à plusieurs facteurs.

Celui qui a le plus influé sur le transport du grain cette année est le climat. L'été et l'automne humides que nous avons connus l'an dernier ont retardé la récolte jusqu'en octobre, quand tout a commencé en même temps. De plus, les conditions climatiques ont eu un impact énorme sur le système ferroviaire américain. Le réseau fluvial du Mississippi a été virtuellement bloqué pendant longtemps, de sorte qu'il a fallu transporter par chemin de fer plutôt que par barges de grandes quantités de céréales.

De plus, les inondations ont perturbé les opérations des transports ferroviaires aux États-Unis. Par conséquent, le CN n'a pas pu compléter son parc de wagons avec des wagons loués aux Américains.

Le climat a continué d'être un facteur majeur pendant l'hiver. De la mi-décembre jusqu'à bien après le début de mars, des minimums records et des chutes de neige sans précédent dans une grande partie de l'Amérique du Nord ont bloqué tout le système de transport de grain du Canada et d'une bonne partie des États-Unis. Les agriculteurs de l'Ouest n'ont pas pu livrer leur grain, les éleveurs n'ont pas pu le recevoir et les entreprises ferroviaires n'ont pas pu le transporter. Au moins un millions de tonnes de l'arriéré est directement imputable à la rigueur de l'hiver dernier.

La grève des débardeurs de la côte ouest a elle aussi été un facteur important, car elle a bloqué les exportations dans cette région pendant 11 jours, en février. Et, comme c'est toujours le cas lorsqu'il est gravement perturbé, il a fallu plusieurs semaines au système de transport du grain pour s'en remettre.

Enfin, nous continuons à avoir des difficultés parce que le personnel des silos portuaires de la côte ouest ne travaille pas pendant le week-end. On décharge très peu de grain à Prince Rupert ou à Vancouver le samedi et le dimanche. Au CN, nous travaillons sept jours sur sept. Si le personnel des silos portuaires pouvait en faire autant, il est certain que nous pourrions liquider l'arriéré plus vite. Pourtant, en dépit de toutes ces difficultés, nous terminons ce travail. Des wagons sont là, les conditions atmosphériques sont meilleures et la Voie maritime commence à fonctionner à plein rendement.

L'Office du transport du grain estime que l'arriéré sera entièrement résorbé d'ici à la fin de la campagne agricole.

Pour mettre la situation en contexte, disons que nous avons réussi à transporter d'importantes quantités de grain. Le total des exportations du Canada est à peu près le même que l'an dernier. Du 1^{er} août 1992 à la mi-avril 1993, le Canada a exporté en tout 16,74 millions de tonnes de grain, toutes destinations confondues. Cette année, pour la même période, les exportations totalisent 16,79 millions de tonnes.

Bref, l'année a été difficile et inhabituelle pour l'industrie du grain. Ceci dit, nous ne pouvons pas fermer les livres de l'année sans tirer des leçons de l'expérience. La production change, les marchés aussi, et le système doit s'adapter en conséquence.

[Texte]

CN would like to offer the following recommendations to this committee to improve the efficiency of grain transportation in Canada.

First, there are things we need to do in the short term to ensure that next year's movement works as smoothly as possible. As mentioned above, the most important improvement that could be made to the system is predictable operations for seven days per week at west coast terminals. Not only would this improve car cycles, but it would balance the flow of loaded grain cars to port and empty cars returning to the prairies.

Given the increasingly diversified mix of grains moving through Canada's ports, more must be done to pool grains and oilseeds arriving at terminals. Specifically, Thunder Bay operators need to take a hard look at pooling canola, non-board grains, and feed peas. At Vancouver, we need a more flexible pooling system, among the terminals, for canola.

Given our inability to charge demurrage for unloading delays, we need more cooperation from the entire industry, including receivers in eastern Canada, to ensure that car cycles are kept as short as possible. Delays in unloading cars not only add costs to the system and affect the farmer, but also add to the unpredictability of the movement.

Special efforts must be made by all shippers moving grain via Thunder Bay to the U.S. to reduce delays resulting from grading, misgrading, and rebilling cars in Thunder Bay.

The car-forecasting system must be improved to extend the three-month planning horizon to provide outlooks for entire crop year, as well as more detailed forecasts for a period of up to six months. Rules in the car-allocation system need to be changed to try to eliminate the current incentive to increase short-term sales in periods of tight car supply.

Finally, industry processes must be improved to ensure a better coordination between the types and grades of grain loaded in the prairies and the specific requirements of incoming vessels.

At the present time, CN is participating in a senior-level industry committee that is investigating several of the items mentioned above. Over the long term, however, even more significant improvements could result from specific changes to the regulatory structure.

[Traduction]

Le CN aimerait présenter les recommandations suivantes au Comité afin d'améliorer l'efficacité du transport du grain au Canada.

Premièrement, à court terme, nous devons prendre des mesures pour faire en sorte que les activités de transport cette année se déroulent le mieux possible. Comme nous l'avons dit, la plus grande amélioration susceptible d'être apportée au système consisterait à faire fonctionner régulièrement sept jours sur sept les silos portuaires de la côte ouest. Cela nous permettrait non seulement de raccourcir le cycle de rotation des wagons, mais aussi d'équilibrer les mouvements de wagons chargés vers les ports et de wagons vides vers les Prairies.

Compte tenu de la gamme de plus en plus variée des céréales acheminées via les ports du Canada, il faut améliorer la mise en commun des céréales et des oléagineux transportés jusqu'aux silos portuaires. Les exploitants de Thunder Bay, par exemple, doivent vraiment envisager la mise en commun du colza, des céréales produites hors-Commission et des pois fourragers. À Vancouver, nous avons besoin d'un système de mise en commun, plus souple entre les terminaux, pour le colza.

Puisqu'il nous est interdit de percevoir des redevances de stationnement dans le cas des longs délais de déchargement, nous avons besoin d'une meilleure collaboration dans toute l'industrie du transport du grain, et notamment de celle des entreprises de l'est du Canada auquel on livre du grain, pour faire en sorte que le cycle de rotation des wagons soit le plus court possible. Les retards du déchargement des wagons ont pour effet non seulement d'accroître le coût du système, ce qui a des répercussions pour les agriculteurs, mais aussi de rendre le transport moins prévisible.

Il faut aussi que tous les expéditeurs qui font transporter du grain aux États-Unis via Thunder Bay s'efforcent tout particulièrement de réduire les retards imputables au classement ainsi qu'aux erreurs de classement et à la refacturation des cargaisons des wagons transitant par Thunder Bay.

Le système de prévision des wagons requis doit en outre être amélioré, de façon à prolonger l'horizon de planification de trois mois pour générer des prévisions globales sur toute la campagne, de même que des prévisions détaillées pour une période allant jusqu'à six mois. Par ailleurs, on doit modifier les règles du système de répartition des wagons afin de tenter d'éliminer les facteurs actuels d'incitation à l'augmentation des ventes à court terme dans les périodes où les wagons sont rares.

Enfin, les méthodes de l'industrie du transport du grain doivent être améliorées afin de mieux coordonner les types et les qualités de céréales chargées dans les Prairies, en fonction des besoins particuliers des navires qui arrivent dans les ports.

À l'heure actuelle, le CN participe aux activités d'un comité de dirigeants de l'industrie du transport du grain qui étudie plusieurs des points susmentionnés. Néanmoins, à long terme, certains changements apportés au cadre réglementaire pourraient rendre possible des améliorations plus nettes encore.

[Text]

First, there appears to be a clear industry consensus for the railways to be allowed to charge demurrage to shippers who delay the unloading of cars. This is a normal commercial practice for any other commodity moving by rail and should be instituted for grain.

Second, the experience of this past year led CN to conclude we must seriously evaluate the option of car-allocation system that's market driven. Not only does the current system provide incentives for shippers to increase nearby sales when car supply is tight, but it also lacks the mechanisms to appropriately prioritize shipments during peak periods. Further discussion in the industry is needed before such a change can be instituted. However, the regulatory flexibility required to implement such a system should be in place. Current proposals for changing the Western Grain Transportation Act do not deal with this issue. If the government decides to amend the act, it is critical for this matter to be dealt with.

Thank you for your attention, and I look forward to answering your questions.

The Chairman: Thank you Ms Mielitz. I see Senator Olson. Senator, there's a spot at the table here if you'd like to join us.

• 1550

The rules will apply as of yesterday. We're here for the specific purpose of finding a solution to the grain car shortage. We will not discuss the Western Grain Transportation Act.

We have a lengthy agenda, ladies and gentlemen. There are many functions later on this evening. You will get extra marks if you decide to pass if you don't have any relevant or supplemental questions.

With that, *Monsieur Guimond*.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Dans votre présentation, madame, vous dites que les budgets d'entretien ont été augmentés pour maintenir un plus grand nombre de wagons en service. J'aimerais avoir une idée de ce que cela représente en termes de dollars.

Ms Mielitz: I will respond in English, if you don't mind.

I don't know what the exact amount of the increase was. In effect, what we were doing was taking the percentage of our fleet that is in what we call bad order status down from a normal level of about 4% to under 2%. To do that we would have increased the activity of these cars being handled in our car shops.

I can easily get that amount for you if you would like, Mr. Guimond, but I don't have it with me.

The Chairman: Do you undertake to supply the clerk of the committee with that information?

[Translation]

Premièrement, il semble que l'industrie se soit clairement entendue pour dire que les sociétés ferroviaires devraient être autorisées à imposer des redevances de stationnement aux expéditeurs qui tardent à décharger leurs wagons. Ces redevances sont perçues régulièrement dans le cas de tous les autres produits transportés par chemin de fer, et les règles devraient être les mêmes dans le cas du grain.

Deuxièmement, l'expérience de la dernière année a amené le CN à conclure que nous devons sérieusement repenser le système de répartition des wagons en fonction des forces du marché. En effet, le système actuel ne fait pas qu'encourager les expéditeurs à accroître le volume de leurs ventes de proximité quand les wagons se font rares; il ne permet pas de classer par ordre de priorité les envois pendant les périodes de pointe. Il faudra que l'industrie du transport du grain discute davantage de la question avant qu'un changement soit possible. Néanmoins, il faudrait que la réglementation ait la souplesse nécessaire à la mise en oeuvre d'un système de ce genre. Les propositions actuelles de modification de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest passent cette question sous silence. Si le gouvernement décide de modifier la Loi, il est extrêmement important qu'il intervienne en ce sens.

Je vous remercie de votre attention et je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le président: Merci, madame Mielitz. Je vois le sénateur Olson. Sénateur, nous avons une place à la table si vous voulez vous joindre à nous.

Les règles sont les mêmes qu'hier. Nous sommes ici expressément pour trouver un moyen de résoudre le problème de la pénurie de wagons de transport de grains. Nous ne parlerons pas de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Mesdames et messieurs, notre programme est chargé. Nous avons bien d'autres activités ce soir. Vous aurez de bons points si vous décidez de ne pas prendre la parole si vous n'avez pas de questions pertinentes ou des questions supplémentaires à poser.

Sur ce, passons à M. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Madam, you stated that you increased your maintenance budgets in order to keep more cars moving. How much would that be in dollar terms.

Mme Mielitz: Je vous répondrai en anglais, si vous n'y voyez pas d'inconvénients.

Je ne sais pas de combien exactement nous avons augmenté le budget. En fait, nous avons ramené d'environ 4 p. 100 à moins de 2 p. 100 le pourcentage de notre parc qui est dans ce que nous qualifions de mauvais état. Pour y arriver, nous avons dû intensifier les activités de réparation de ces wagons dans nos ateliers.

Je peux facilement trouver le chiffre que vous demandez, monsieur Guimond, si vous voulez, mais je ne l'ai pas ici.

Le président: Vous engagez-vous à fournir ces renseignements au greffier du Comité?

[Texte]

Ms Mielitz: I do.

M. Guimond: Madame, il est assez difficile de déposer un grief contre le Bon Dieu, entre autres au sujet de l'hiver et du débordement du Mississippi, et on a la mauvaise habitude de réagir seulement en cas de crise. Lorsqu'on a le nez dans la crise, on pèse sur le bouton de panique et on se dit: Il faut faire quelque chose. Selon vous, qu'est-ce qui pourrait être fait pour prévenir une telle situation à l'avenir? Qu'est-ce qu'on devrait faire et qu'on n'a pas fait dans le passé?

Ms Mielitz: I'll respond from a railway point of view because I think that's the legitimate one for me to respond from.

It would not have been sensible nor cost-effective for CN or for farmers for us to have on hand on a regular basis all the cars that we needed this year. It does not make sense for us to own and have on hand the cars required for peaks during the year, or for bumper crops, and that's precisely what we got into.

The smart way to handle those kinds of peaks in traffic is indeed to lease additional cars from the North American car market. The North American car market for hopper cars is very large. There are over 200,000 cars used by various shippers, railways, and private lessors. Until this year that has been an excellent source of getting additional cars when we needed them. I believe that next year and in years beyond, for peaks only, we should still be looking back at those markets.

I don't think we should plan to have a fleet large enough in case there's another flooding on the Mississippi River, or something exceptional such as we encountered this year, to alleviate such a problem.

I think there are things that can be done, though, in terms of the way we all work together to make us more responsive to these problems when they occur. I think many of our recommendations, particularly those dealing with the short-term, would address some of those issues.

M. Guimond: Si la fusion CN-CP avait été effectuée, aurait-il été possible de mieux prévenir la situation ou si les choses auraient été pires?

Mme Mielitz: Je n'ai pas tout à fait compris.

M. Guimond: Vous savez qu'il y a un projet de fusion du CN et du CP. On a rencontré ici, au Comité permanent des transports, les deux présidents des compagnies. Il y a un projet dans l'air. La situation aurait-elle été pire avec une compagnie fusionnée ou si cela n'aurait eu aucune incidence?

[Traduction]

Mme Mielitz: Oui.

Mr. Guimond: Madam, it is rather difficult to grieve against God, about last winter and the Mississippi flood, for example, and we have the bad habit to react only in times of crisis. When you are stuck with a crisis, you push the panic button and you tell yourself that something must be done. In your view, what could be done to prevent the recurrence of such a situation? What should we do that we haven't done in the past?

Mme Mielitz: Je vais vous répondre du point de vue des sociétés ferroviaires parce que j'estime que c'est celui-là que je dois adopter.

Il n'aurait été ni logique, ni rentable pour le CN ou pour les agriculteurs de disposer régulièrement d'autant de wagons qu'il nous en fallait cette année. Pour nous, il serait insensé d'être propriétaires et d'avoir à notre disposition tous les wagons nécessaires pour les périodes de forte demande ou pour transporter des récoltes exceptionnelles, et c'est précisément dans cette situation que nous nous sommes retrouvés.

La façon intelligente de répondre à une demande aussi forte est précisément de louer d'autres wagons sur le marché nord-américain des wagons. Dans le cas des wagons-trémie, ce marché est très important: il y a plus de 200 000 wagons utilisés par des expéditeurs, des entreprises ferroviaires et des locuteurs. Jusqu'à cette année, nous avions d'excellentes sources de fournisseurs où nous procurer les wagons dont nous avons besoin. Je suis convaincue que, l'an prochain et dans les années qui suivront, nous nous adresserons encore à ces sources, dans les périodes où la demande sera très élevée.

Je ne pense pas que nous devrions envisager d'avoir un parc de wagons suffisant pour parer à toute éventualité dans le cas où il y aurait d'autres inondations dans le bassin du Mississippi ou d'autres circonstances exceptionnelles comme celles que nous avons vécues cette année.

Néanmoins, je crois que nous pouvons prendre des mesures, par exemple en unissant nos efforts de façon à pouvoir mieux réagir à des problèmes de ce genre. J'estime qu'une grande partie de nos recommandations, particulièrement celles qui concernent les mesures à court terme, contribueraient à aplanir certaines des difficultés.

Mr. Guimond: If the CN-CP merger had been complete, would it have been possible to better handle the problem, or would it have been worse?

Ms Mielitz: I did not quite understand.

Mr. Guimond: You know that CN and CP plan to merge. We have met the chairmen of both companies here, at the Standing Committee on Transport. There is something in the works. Would it have been worse if both companies had merged, or would that have made no difference?

• 1555

Mme Mielitz: Cela n'aurait eu aucune incidence.

I cannot see how it would have changed the situation simply because the events were external to both railways, whether they were one or two railways. It simply was factors that couldn't be predicted.

Ms Mielitz: It would have made no difference at all.

Je ne vois pas comment cela aurait changé la situation, tout simplement parce qu'elle était imputable à des facteurs externes, échappant au contrôle des deux sociétés ferroviaires, qu'elles aient été distinctes ou fusionnées. Ces facteurs étaient tout simplement imprévisibles.

[Text]

Mr. Guimond: It's all right.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I have a couple of questions. Can you tell us briefly about your tracking system for cars that are down in the United States? I understand that the turn-around time is 45 to 60 days; is that time period correct? How exactly do you track them? I just want to ask a hypothetical one.

In your wildest dreams, do you think that maybe some rail carriers in the United States may be sort of fudging on the turn-around time in order that they can look after some of the shortages they might have down there, and how do you control this?

Ms Mielitz: Let's start by talking about the car cycle into the United States. Obviously, any one car will have quite a variance depending on certain circumstances, but on average we were experiencing about 37 days on cars going into the United States.

The primary reason for those longer cycles was the longer distance. It's a long way beyond Thunder Bay to go to Albany, New York or Ayer, Massachusetts, or Texas or Arkansas, and they were really going a long distance this time.

In terms of tracking, given the problems that we had with the fleet being so tight, we have actually put a person in place full-time to do nothing but monitor our grain cars in the United States and, whenever we saw them being delayed, to phone up either the railroad or the shipper in question and try to keep them moving and coming back to us.

There are very clear rules among the railways in North America in terms of the fact that once a car is unloaded it should be sent back, homed back to the railroad that initially shipped it and owns it. Occasionally you will find that cars are loaded to another destination and that's why you put somebody there to track them and make sure that doesn't happen. But I wouldn't want to leave you with the impression that that is any more than an incidental occurrence. It does not occur with a large proportion of the fleet at all.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay. When was this tracker put in place?

Ms Mielitz: The tracker was put in place, I guess, in February.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): When the crisis arose.

Ms Mielitz: That's right.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): You've had some major cutbacks in your workforce. All the railways have. Do you think this factors anywhere in this particular crisis?

Ms Mielitz: No, I sincerely don't. This was a situation of a lot of things happening at the same time that blind-sided us, and I don't think the workforce would have really made any kind of difference at all. We were missing cars and then ran into really bad weather, and those are the two fundamental issues.

[Translation]

M. Guimond: Très bien.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): J'ai deux questions à vous poser. Pouvez-vous nous parler brièvement de votre système de traçage des wagons aux États-Unis? Je crois savoir que le temps de rotation est de 45 à 60 jours; est-ce que c'est exact? Comment faites-vous exactement pour tracer les wagons? Prenons une situation hypothétique.

Vous êtes-vous demandé, dans vos rêves les plus fous, si certains transporteurs ferroviaires des États-Unis ne manipulaient pas un peu le temps de rotation afin de pouvoir remédier à certaines des pénuries qui pourraient exister chez eux, et, si c'est le cas, que feriez-vous pour y remédier?

Mme Mielitz: Commençons par parler du cycle de rotation des wagons que nous envoyons aux États-Unis. De toute évidence, celui-ci varie beaucoup d'un wagon à l'autre, en fonction de certaines circonstances, mais, en moyenne, il est d'environ 37 jours.

La principale raison pour laquelle le cycle est plus long, c'est la distance à parcourir. Thunder Bay est bien loin d'Albany, dans l'État de New York, ou d'Ayer, au Massachusetts, ou encore du Texas ou de l'Arkansas, et les wagons couvraient vraiment de longues distances en l'occurrence.

Nous manquons tellement de wagons que, pour assurer le traçage, nous avons affecté une personne à temps plein au suivi des wagons de céréales que nous envoyions aux États-Unis. Chaque fois que cette personne constatait que les wagons étaient retardés, elle devait téléphoner soit à la société ferroviaire, soit à l'expéditeur, pour essayer de les faire bouger de façon à ce qu'ils nous reviennent plus vite.

Les règles de fonctionnement des compagnies ferroviaires d'Amérique du Nord sont très strictes: une fois qu'un wagon est déchargé, il doit être renvoyé à la société ferroviaire qui l'a fait parvenir au point où il a été déchargé et qui en est propriétaire. Il arrive parfois qu'on charge des wagons pour les envoyer à une autre destination qu'à leur point de départ, et c'est pour cette raison qu'on charge quelqu'un de les suivre afin d'éviter ce problème. Je ne voudrais pas que vous ayez l'impression que ça se produit plus qu'une fois de temps en temps. Ce n'est vraiment pas un problème pour une grande partie de notre parc de wagons.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Bon. Quand la personne chargée du traçage est-elle entrée en fonction?

Mme Mielitz: En février, je crois.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Quand la crise s'est déclenchée.

Mme Mielitz: C'est exact.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous avez eu d'importantes compressions d'effectifs, comme toutes les sociétés ferroviaires. Pensez-vous qu'elles aient eu une incidence quelconque dans cette crise?

Mme Mielitz: Non, je ne le crois pas, sincèrement. Nous avons été pris par surprise par toutes sortes de facteurs, et je ne pense pas que les résultats auraient été différents si nous avions eu un plus gros effectif. Nous manquons de wagons, puis nous avons eu du très mauvais temps. C'étaient les deux facteurs fondamentaux.

[Texte]

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Correct me if I'm wrong, but I understand that for the transportation of grain products you basically run the commodity at cost and then you are guaranteed 20% over your cost. Is that the way it works?

Ms Mielitz: Yes. Let me explain. The way the WGTA freight rates are constructed is that they calculate the total volume variable costs of the railways; in other words, the costs that go up and down with volume, such as crew, fuel, etc. The rates are built to provide on average a return that covers the volume variable costs and provides a return of 20% of that amount to our fixed overheads. As you can imagine, in something like a railway fixed overheads are quite significant.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I understand. But the 20% is always based on your fixed overhead cost, whatever it is.

Ms Mielitz: No, it's based on the volume variable. It's 20% of the volume variable cost that is a contribution to the fixed overheads.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): What I'm looking for, I guess, is an incentive for improving service in whatever way possible. I'm looking for that monetary incentive and I—

Ms Mielitz: Think of it this way. We are making a reasonable return out of moving grain. We want to move grain, and we would have made significantly more revenue this year if we had had more cars. So believe you me, we wanted the cars just as badly as anybody else. There is definitely an incentive there in terms of wanting to move the volumes.

• 1600

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): You said that 5% to 10% of those cars could be waiting to be unloaded at any given time. How much of that would be attributed to refusal to work on the weekends? Would it all be attributed to that?

Ms Mielitz: No, that statistic does not include the fact that cars might arrive in Vancouver on a Friday night, let's say, and not get unloaded until Monday. These would be cars we would have notified a shipper were on hand to unload but the shipper would have either taken them on their siding and not unloaded them or would have said to us that they couldn't take them then and asked us to hang on to them until they could. It excludes the movement to the ports, to the normal terminals.

Mr. Jordan: Refusal to work on the weekend would be a labour-contract situation.

Ms Mielitz: Yes, that's what we understand.

Mr. Jordan: Is there no penalty, though, for somebody for tying up a car? I don't understand what arrangement there is for using the cars. Would there not be a penalty for somebody...? There would be if you rented a car and kept it around. You know, you would pay, depending on the amount of time you had usage. Is there nothing similar to that?

[Traduction]

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Reprenez-moi si je me trompe, mais j'ai cru comprendre que, lorsque vous transportez des céréales, on calcule votre coût de revient, et on vous garantit 20 p. 100 de plus. C'est bien de cette façon que ça fonctionne?

Mme Mielitz: Oui. Je vais vous l'expliquer. Les tarifs de la LTGO sont calculés à partir de l'ensemble des coûts variables des sociétés ferroviaires. En d'autres termes, ils sont basés sur les coûts qui augmentent ou baissent en fonction du volume transporté, comme le coût des équipages, du combustible, etc. Les tarifs sont structurés de façon à ce que les coûts variables soient couverts, avec une marge bénéficiaire de 20 p. 100 pour couvrir nos frais généraux fixes. Vous comprendrez sûrement que ces frais sont très élevés pour les sociétés ferroviaires.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je comprends. Pourtant, les 20 p. 100 sont toujours calculés à partir du coût de vos frais généraux fixes, quels qu'ils soient.

Mme Mielitz: Non, ils sont calculés à partir des coûts variant en fonction du volume. On nous accorde 20 p. 100 des coûts variables pour couvrir nos frais généraux fixes.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je suppose que je chercher un incitatif susceptible d'améliorer le service d'une façon quelconque. Je cherche cet incitatif monétaire et je...

Mme Mielitz: Songez que nous réalisons des profits raisonnables en transportant des céréales. Nous voulons en transporter, et nous aurions eu des recettes nettement plus élevées cette année si nous avions eu plus de wagons. Par conséquent, vous pouvez m'en croire, nous voulions des wagons autant que n'importe qui. Nous avons certainement intérêt à vouloir transporter de gros volumes.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Vous avez dit que de 5 p. 100 à 10 p. 100 des wagons pouvaient à tout moment être arrêtés quelque part en attendant qu'on les décharge. Quel est le pourcentage de ces wagons arrêtés qui est imputable au refus de certains de travailler le week-end? Est-ce 100 p. 100?

Mme Mielitz: Non, ces statistiques ne tiennent pas compte du fait que les wagons peuvent arriver à Vancouver le vendredi soir, disons, et qu'ils ne sont pas déchargés avant le lundi. Il s'agit plutôt de la situation suivante: nous avons informé l'expéditeur que les wagons étaient prêts à être déchargés, mais celui-ci les a fait mettre sur une voie de garage sans les décharger ou nous a déclaré qu'il ne pouvait pas les accepter tout de suite, en nous demandant de les garder jusqu'à ce qu'il puisse les prendre. Le mouvement des wagons jusqu'aux ports et jusqu'aux silos habituels n'entre pas dans ces statistiques.

M. Jordan: Le refus de travailler le week-end est imputable à des conventions collectives.

Mme Mielitz: Oui, c'est ce que l'on nous dit.

M. Jordan: Mais n'y a-t-il pas de pénalité pour ceux qui immobilisent un wagon? Je ne comprends pas quelles ententes d'utilisation des wagons vous avez. N'y a-t-il pas de pénalité pour quelqu'un? Il y aurait une pénalité si vous louiez une voiture et que vous la gardiez plus longtemps que prévu. Vous paieriez une certaine somme, vous comprenez, en fonction de la période durant laquelle vous en auriez l'usage. Vous n'avez pas de conditions analogues?

[Text]

[Translation]

Ms Mielitz: No, with WGTA movements we are not allowed to charge demurrage.

Mme Mielitz: Non, la LTGO ne nous autorise pas à percevoir des redevances de stationnement.

Mr. Jordan: You mean, you could keep the car for two weeks and refuse down the road. . .

M. Jordan: Vous voulez dire que quelqu'un pourrait garder le wagon deux semaines et refuser ensuite. . .

Ms Mielitz: That's right. There is no penalty.

Mme Mielitz: C'est exact, il n'y a pas de pénalité.

Mr. Jordan: That answers my question, Mr. Chairman. Thank you.

M. Jordan: Vous m'avez répondu. Monsieur le président, je vous remercie.

Mr. Hubbard (Miramichi): To pursue this line of questioning on cost, when you're thinking of moving grain, are you talking about a tonnage cost or a mileage cost? How do you fix the billings for your movement of grains?

M. Hubbard (Miramichi): Toujours en ce qui concerne les coûts, quand on transporte du grain, s'agit-il d'un coût fondé sur le tonnage ou sur le kilométrage? Comment facturez-vous votre transport de céréales?

Ms Mielitz: WGTA freight rate is based per tonne.

Mme Mielitz: Les tarifs de la LTGO sont fondés sur le tonnage.

Mr. Hubbard: Not per mile?

M. Hubbard: Pas sur le kilométrage?

Ms Mielitz: No, per tonne.

Mme Mielitz: Non, sur le tonnage.

Mr. Hubbard: So regardless of where that goes—

M. Hubbard: Autrement dit, où que le grain soit transporté. . .

Ms Mielitz: Oh, do you mean per mile? Oh yes, it absolutely is. It's a graduated scale, depending on the mileage to port. It's expressed in a cost per tonne.

Mme Mielitz: Oh. Vous voulez parler de la distance parcourue, en kilomètres? Bien sûr, le coût est fonction de la distance. C'est un barème fondé sur la distance parcourue jusqu'au port, et elle est exprimée en coût par tonne.

Mr. Hubbard: So with the short lines, where you have cars. . . I mean, it's still on the same basis if you are going directly to elevators and have only a few cars moving on a short line. Again, it's based upon. . . nothing about the number of days, but rather strictly in tonnes and miles.

M. Hubbard: Sur les petites distances, où vous avez des wagons. . . Je veux dire que le coût est toujours calculé sur la même base si vous allez directement aux éleveurs et que vous n'avez que quelques wagons à déplacer sur une petite distance. Le coût n'est pas calculé en fonction du nombre de jours mais strictement en fonction du tonnage et du kilométrage.

Ms Mielitz: It's based on miles, that's right.

Mme Mielitz: En fonction du kilométrage, c'est exact.

Mr. Hubbard: What would you suggest to this committee to correct this problem we're having? What changes? You mentioned a few here, but you talked mainly about demurrage, the holding of cars, the long number of days for turn-around in terms of the United States. I myself can't see where you would be making any profit on a car that was held for 45 days by somebody. These are lost leaders, are they, in terms of your trade?

M. Hubbard: Que proposeriez-vous au Comité de faire pour corriger ce problème? Quels changements devrions-nous recommander? Vous en avez mentionné quelques-uns, mais vous avez parlé surtout des redevances de stationnement, des wagons retenus, de la longue période de rotation des wagons envoyés aux États-Unis. Pour ma part, je ne comprends pas comment vous pouvez faire des profits quand un wagon est retenu par quelqu'un pendant 45 jours. Dans votre métier, c'est un produit vendu à perte, n'est-ce pas?

Ms Mielitz: Think of that in the context of the fact that the WGTA freight rate is built up out of our costs. Really we are talking about costs to the farmer when we talk about long car cycles and having to lease more cars or acquire more cars as a result of the inefficient use of cars. Yes, there's a cost to us, but I think the more important issue is that it translates back into the freight rate at a certain stage.

Mme Mielitz: Dites-vous bien que les tarifs de la LTGO sont calculés en fonction de nos coûts. En réalité, nous parlons des coûts pour l'agriculteur quand nous parlons de longs cycles de rotation des wagons et que nous disons qu'il nous faut louer ou acheter plus de wagons parce que nous n'arrivons pas à les utiliser efficacement. Oui, cela nous coûte quelque chose, mais je pense qu'il est plus important de savoir que nos coûts se reflètent sur les tarifs de transport à un moment ou à un autre.

In recommendations, I would go back to the way we handle any other commodity. There are what we call demurrage penalties; if a car is not unloaded after two days or five days, depending on what is a reasonable arrangement, there are charges the customer usually pays attention to if he holds the car longer.

Si vous me demandez des propositions, je vous dirai qu'il faut traiter le grain comme n'importe quel autre produit, où l'on impose des pénalités de stationnement. Quand un wagon n'est pas déchargé après un délai de deux jours ou de cinq jours, selon l'entente raisonnable qui a été conclue à cet effet, le client qui conserve un wagon plus longtemps doit acquitter des frais qui l'empêchent habituellement d'exagérer.

Mr. Hubbard: I have one final point. Is it in terms of legislation now that you cannot charge demurrage?

M. Hubbard: Une dernière question. Est-ce la loi qui vous interdit actuellement de percevoir des redevances de stationnement?

[Texte]

Ms Mielitz: That's right.**Mr. Marchand (Québec-Est):** *Bonjour, madame.*

You mentioned earlier that you have done everything that regulations allow you to do in providing a system of transportation of grain. Are there some regulations that prevent you from doing more?

Ms Mielitz: Yes, in fact, I think was referring directly to this issue of trying to persuade customers to unload cars. We have a person who does nothing but monitor the cars going to the U.S. and we also have a person who monitors the general car movements in Canada. When we see that cars are not unloaded, we call up the customer, try to find out why and try to see what can be done to expedite the unloading. This issue of trying to do everything within the power of regulation related to that specific issue. . .

[Traduction]

Mme Mielitz: C'est exact.**M. Marchand (Québec-Est):** Bonjour, madame.

Vous avez dit que vous aviez fait tout ce que la réglementation vous permet de faire pour assurer un bon transport du grain. Certains règlements vous empêchent-ils d'en faire davantage?

Mme Mielitz: Oui, en fait, je pense que je parlais expressément de nos efforts pour persuader les clients de décharger leurs wagons. Nous avons une personne qui ne fait rien d'autre que suivre les wagons que nous envoyons aux États-Unis, et nous en avons une autre qui suit les mouvements généraux des wagons au Canada. Quand nous constatons que des wagons ne sont pas déchargés, nous appelons le client, nous essayons de savoir pourquoi et nous nous efforçons de trouver des moyens d'accélérer le déchargement. Nous nous efforçons de faire tout ce que la réglementation nous autorise à faire à cet égard. . .

• 1605

Mr. Marchand: I read somewhere that in Canada the turn-round time is something like 20 days, and that maybe 12 to 15 of those are days in which the grain is sitting in hopper cars. Is it that high?

Ms Mielitz: Yes, you'd find about 12 days when it's either loaded in the country, not yet picked up, on its way there or waiting to unload.

Mr. Marchand: But why spend almost two weeks just sitting in the hopper cars? What's the reason for that?

Ms Mielitz: A car cycle breaks down into several portions, and one is from the time it is delivered to the customer until he loads it. The next is how long it takes before we pick it up, once he's phoned us and let us know that it's ready to be picked up. Then there's the in-transit time, and then there is the delivery to the customer at the other end and his unloading.

So when you talk about the 12 days, you're picking up all of those portions. Slightly more than half of that time would be spent getting the car loaded in the country and getting it unloaded at port or at another destination of a customer—on average.

Mr. Marchand: So according to you, the turn-round time is about the best that could be done.

Ms Mielitz: I'm sure we could improve on 20 days, but our cycles to the ports, to Thunder Bay and to the west coast, are generally pretty good and in line with U.S. industry. When we got into far-flung destinations in North America, to customers that we were dealing with for the first time and to many small customers, small feed lots who might have track space for only two or three cars—that was a different situation to control this year.

M. Marchand: J'ai lu quelque part que le temps de rotation au Canada est d'environ 20 jours, et que, pendant peut-être 12 à 15 de ces jours-là, le grain est immobile dans les wagons-trémie. Il passe autant de temps dans les wagons?

Mme Mielitz: Oui, il y a à peu près 12 jours d'immobilisation des wagons, soit en attente de chargement, soit en attente de transport, soit en attente de déchargement à destination, dans un port ou ailleurs.

M. Marchand: Pourquoi faut-il que le grain passe presque deux semaines dans les wagons-trémie? Pour quelle raison?

Mme Mielitz: Le cycle de rotation des wagons comprend plusieurs étapes, notamment celle du temps qui s'écoule entre l'arrivée du wagon chez le client et le moment où celui-ci le charge. L'étape suivante correspond au temps qui s'écoule entre le moment où nous prenons le wagon en charge une fois que le client nous a téléphoné pour nous informer qu'il était prêt à partir. Il y a ensuite le temps passé en transit, puis la livraison au client à l'autre extrémité de la chaîne, et enfin le déchargement.

Toutes ces étapes additionnées représentent 12 jours. Un peu plus de la moitié de cette période correspond au chargement du wagon au Canada puis à son déchargement au port ou à une autre destination précisée par le client, en moyenne.

M. Marchand: Selon vous, le temps de rotation est donc à peu près le plus court possible.

Mme Mielitz: Je suis sûre que nous pourrions faire mieux que 20 jours, mais nos cycles de rotation vers les ports, Thunder Bay et ceux de la Côte Ouest, sont généralement assez courts, et ils sont comparables avec ceux des États-Unis. Par contre, quand nous avons envoyé des wagons jusqu'à des destinations très éloignées en Amérique du Nord, à des clients avec lesquels nous traitons pour la première fois ainsi qu'à de nombreux petits clients, les exploitants de petits parcs d'engraissement qui ne pouvaient accueillir que deux ou trois wagons à la fois sur leurs voies, eh bien, nous avons été aux prises avec une situation bien différente cette année.

[Text]

Mr. Marchand: You mentioned earlier that the two main causes for this crisis were the lack of cars and the bad weather, but the recommendations seem to indicate that it goes far beyond that. There seem to be some flaws in the system, and the system seems not to be functioning as it could. Do you think that's attributable to a lack of planning? Do you think the Grain Transportation Agency is doing a good job?

Ms Mielitz: Certainly the forecasts that were developed in the summer for movement this fall did not adequately represent the kind of movement we experienced and the volumes of grain that wanted to move this fall. In defence of the Grain Transportation Agency, to some degree their forecasts are only as good as what is input to them by the grain companies, the Canadian Wheat Board, and all of those who are actually making the sales.

Last August I think there was a reasonable degree, particularly among some of the larger shippers, of pessimism about movements of wheat and barley and other commodities. We were worried that this was going to be a flat fall without much movement, but it turned out to be very different.

To be fair to the grain companies and the GTA, sales came from very unexpected sources this fall and they came in a flurry. In particular, canola and feed peas moving through Thunder Bay were a major part of the movement in October and early November. Europe suddenly experienced a great deal more rain than normal and got worried that their crops were not going to come off and for the first time bought large quantities of canola and feed peas from us. So there were some surprises in the marketplace that everyone had to respond to.

Mr. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Welcome to the subcommittee meetings. My first question is on your statement that you get paid by the mile on your car freight.

Ms Mielitz: Do you mean on the car itself?

Mr. Hoepfner: Cars—by mileage, not by tonnes.

Ms Mielitz: Do you mean in the freight rate?

Mr. Hoepfner: Yes, in the freight rate. Mile plus—

Ms Mielitz: It's constructed so that from any given point in the prairies, on a mileage basis, the freight rate is set. That's correct.

Mr. Hoepfner: How does that rate compare to the American rate?

Ms Mielitz: It depends which American rate you are talking about, but if you compared the rate from North Dakota to Portland to the rate from Saskatchewan to Vancouver, the shipper share of the freight rate is significantly lower than what Burlington Northern would charge.

[Translation]

M. Marchand: Vous avez dit que les deux principales causes de la crise étaient la pénurie de wagons et les mauvaises conditions atmosphériques, mais vos recommandations semblent laisser entendre qu'il y avait bien d'autres facteurs. Le système aurait des lacunes, et son fonctionnement ne semble pas optimal. Croyez-vous que cela soit imputable à un manque de planification? Pensez-vous que l'Office de transport du grain fait du bon travail?

Mme Mielitz: Il est certain que les prévisions faites l'été dernier pour le mouvement du grain à l'automne ne correspondaient pas bien aux mouvements que nous avons eus et aux volumes de grain à transporter l'automne dernier. À la décharge de l'Office du transport du grain, je dois dire que, dans une certaine mesure, ces prévisions dépendent entièrement de l'information que les compagnies céréalères, la Commission canadienne du blé et tous ceux qui vendent le grain lui fournissent.

Au mois d'août dernier, je pense qu'il y avait pas mal de pessimisme, surtout chez certains des plus gros expéditeurs, quant aux mouvements de blé, d'orge et d'autres céréales. Nous craignons que l'automne soit tranquille, et qu'il y ait assez peu de mouvements, mais nous avons constaté que la situation était extrêmement différente.

Pour être juste avec les producteurs et avec l'Office du transport du grain, je dois souligner que les ventes sont venues de sources très inattendues l'automne dernier, et qu'elles se sont faites très rapidement. Le colza et les pois fourragers qui sont passés par Thunder Bay représentaient une grande partie du mouvement en octobre et au début de novembre. Les Européens ont eu subitement beaucoup plus de pluie que d'habitude, et ils ont craint que leurs récoltes soient perdues, de sorte que, pour la première fois, ils nous ont acheté de grandes quantités de colza et de pois fourragers. Le marché a donc réservé des surprises à tout le monde, et il a bien fallu y réagir.

M. Hoepfner (Lisgar—Marquette): Je vous souhaite la bienvenue au sous-comité. Ma première question porte sur ce que vous avez dit au sujet de votre tarif de transport par wagons en fonction du kilométrage.

Mme Mielitz: Pour le wagon lui-même?

M. Hoepfner: Pour les wagons, selon le kilométrage, pas selon le tonnage.

Mme Mielitz: Voulez-vous parler du tarif de transport?

M. Hoepfner: Oui, du tarif de transport. Le kilométrage plus...

Mme Mielitz: Le tarif est établi afin que, d'un point quelconque des Prairies, le tarif du kilomètre est fixe. C'est exact.

M. Hoepfner: Comment notre tarif se compare-t-il au tarif des États-Unis?

Mme Mielitz: Tout dépend du tarif américain dont on parle, mais, si vous comparez le tarif entre le Dakota du Nord et Portland à celui entre la Saskatchewan et Vancouver, la part assumée par l'expéditeur au Canada est nettement inférieure à celle que Burlington Northern facture.

[Texte]

[Traduction]

• 1610

Let me give you an example. If you were to ship from, let's say, southern Saskatchewan, your shipper's share of the freight rate might be approximately \$12 or \$14. In comparison, in the United States you would be paying close to \$50.

Mr. Hoepfner: So it would be an advantage to have your cars in the United States.

Ms Mielitz: Well, not necessarily for us. Are you thinking that Canadian cars are loaded—

Mr. Hoepfner: You would be getting paid for the cars according to the freight rate, wouldn't you?

Ms Mielitz: No. First of all, if the car is moving from the prairies to either the west coast or to Thunder Bay, even if it were going to the U.S. via Thunder Bay, the WGTA freight rate is still applicable. Cars going into the United States beyond Thunder Bay, for example, would have negotiated freight rates, which are not as lucrative as those particular freight rates.

I think I know where your line of questioning is going, and let me say that when we have enough cars in the fleet, the moves to the United States are very attractive to us, because obviously we are earning WGTA for some portion of the move and we have a negotiated freight rate beyond. But when we're tight cars and we could turn an entire trip to Vancouver or Thunder Bay in 20 days versus having the car go for almost 40 days into the United States, we're actually financially better off if it stays in Canada and goes to the ports.

Mr. Hoepfner: I was just fishing a bit.

Ms Mielitz: I know you were, so I thought I'd head you off a bit.

Mr. Hoepfner: I'm a farmer. I like to see those nickels and dimes.

I pointed out just yesterday that what took 18 men one day to do on the farm 40 years ago takes me one hour with my son and my wife. I see you still have the same turn-around as you had 80 years ago on the railway car. Where's all our technology? What has happened to the railway system?

Ms Mielitz: I don't know where you got that statistic from.

Mr. Hoepfner: That's what we have been reading quite regularly, that the turn-around is the same as it was 80 years ago.

Ms Mielitz: All I can say is I don't have the turn-arounds for 80 years ago. In fact, getting statistics for 10 years ago is quite a challenging thing to do.

Mr. Hoepfner: I was amazed at that too, but the people who put out those statistics seem to be credible, so I have to accept them. Maybe they're wrong. I wish you could disprove that.

Ms Mielitz: I have no idea what the cycles were 80 years ago or even 20 years ago, but I do know that the cycles to port right now are reasonably efficient. At the same time, companies like CN are moving more grain than they used to with much less of a workforce than we had.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Disons que vous expédiez un chargement depuis le sud de la Saskatchewan, la portion du tarif marchandises que vous devez payez à titre d'expéditeur sera d'environ 12\$ ou 14\$. Par comparaison, aux États-Unis, on vous demanderait près de 50\$.

M. Hoepfner: Il serait donc avantageux pour vous d'envoyer vos wagons aux États-Unis.

Mme Mielitz: Eh bien, pas nécessairement. Voulez-vous dire que les wagons canadiens sont chargés. . .

M. Hoepfner: Les paiements que vous recevez sont calculés en fonction du tarif marchandises, n'est-ce pas?

Mme Mielitz: Non. Tout d'abord, si un wagon va des Prairies à la Côte ouest ou à Thunder Bay, et même dans le cas où il transite par Thunder Bay mais que sa destination est les États-Unis, le tarif marchandises en vertu de la LTGO s'applique toujours. Pour les wagons qui continuent vers les États-Unis, au-delà de Thunder Bay, on applique des tarifs marchandises négociés qui ne sont pas aussi lucratifs que ceux que je viens de citer.

Je pense savoir où vous voulez en venir. Je peux vous dire que, lorsqu'il y a assez de wagons disponibles dans notre parc, les mouvements aux États-Unis sont très intéressants pour nous puisque nous pouvons appliquer les tarifs de la LTGO sur une portion du trajet et un tarif marchandises négocié au-delà. Mais lorsque nous n'avons pas beaucoup de wagons à notre disposition et que nous pouvons en affecter un à un trajet vers Vancouver ou Thunder Bay qui prendra 20 jours au lieu de l'envoyer aux États-Unis où il pourra rester jusqu'à 40 jours, c'est financièrement plus avantageux pour nous si nous l'affectons à la desserte des ports canadiens.

M. Hoepfner: C'était juste pour sonder le terrain.

Mme Mielitz: Je sais, et c'est pour cela que j'ai un peu anticipé.

M. Hoepfner: Je suis agriculteur et pour moi, un sou est un sou.

Pas plus tard qu'hier, j'ai fait remarquer que cela nous prend une heure, à ma femme, à mon fils et à moi, pour faire quelque chose qui, sur notre ferme, demandait une journée à 18 hommes il y a 40 ans. Je constate que le cycle actuel de rotation des wagons est le même qu'il y a 80 ans. Que fait-on de la technologie? Qu'est-il arrivé aux compagnies de chemin de fer?

Mme Mielitz: Je ne sais pas où vous avez trouvé cette statistique.

M. Hoepfner: Cela revient régulièrement. On peut lire ici et là que le cycle de rotation des wagons est le même qu'il y a 80 ans.

Mme Mielitz: Tout ce que je peux dire c'est que je n'ai pas les statistiques qui s'appliquent aux cycles de rotation d'il y a 80 ans. En fait, obtenir des statistiques sur ce qui se passait il y a dix ans pose déjà un défi de taille.

M. Hoepfner: J'ai été étonné moi aussi, mais les gens qui ont publié ces statistiques semblent fiables et je n'ai aucune raison de ne pas les croire. Peut-être se trompent-ils. J'aurais aimé que vous puissiez réfuter cette information.

Mme Mielitz: Je ne sais absolument pas quels étaient les cycles de rotation il y a 80 ans ou même il y a 20 ans, mais ce que je sais c'est que la rotation actuelle des wagons entre leur point de départ et les ports suit un cycle raisonnablement efficace. Il faut aussi noter que des compagnies comme le CN transportent plus de céréales que dans le passé, mais que leurs employés sont beaucoup moindres.

[Text]

Mr. Hoepfner: More hopper cars.

Ms Mielitz: We used to have boxcars in those days.

Mr. Easter (Malpeque): Do you hold anyone responsible for the demand forecasts being so much in error, or was it just an extraordinary situation? Is the GTA ultimately responsible?

Ms Mielitz: The GTA is the one who aggregates the forecast, but I would not hold anybody in particular responsible for that.

As the crop is being harvested, or before it's harvested, nobody knows what the size is going to be; nobody knows what the quality is going to be. In many cases people hold off on sales waiting to see how that crop is going to materialize. So it's quite a frequent pattern for us to go from not a lot of information about what fall sales will be in, say, July or August, then all of a sudden that will strengthen up in the fall. That happened in very exaggerated terms this year.

Mr. Easter: Well, given that we run into an extraordinary—let's call it that—situation this year and you couldn't lease. . . Why the dependency of the railways on leasing rolling stock rather than putting the capital investment in?

Ms Mielitz: Basically, what we try to do—and we feel this is the most fiscally responsible approach because these costs do go back to the farmer—is we forecast over a long-range period of time what the base average fleet needs are. We do not try to purchase our own cars to handle bumper crops or to handle sudden surges or major peaks in grain that are well above average.

• 1615

A church doesn't build its pew capacity for Easter Sunday and Christmas, nor should we be holding all the cars we might need in the top peaks. It has been a very common and, I think, cost effective practice for all railways in North America to look to that lease-car market. Because there is a differential in seasons when harvests come off, and there are winter crops as well as spring crops grown in North America, the demands are different at different times of the year in the total system. So it can be very effective for us to be using cars in November that would have been a peak for someone else in July as crops were coming off in the southern U.S.

The Chairman: Last question.

Mr. Easter: I am not going to get into the WGTA, Mr. Chairman, but I have the statement made by CN at that time and I'll not even read that.

You admitted yourself you are making significant moneys in the movement of grain in Canada, and I would agree that the WGTA really puts the railways in the driver's seat in terms of earning income off the movement of grain.

We were given great promises when the Western Grain Transportation Act came that you were going to put rolling stock in place, and the productivity gains and so on; yet we haven't seen that investment in rolling stock. I am wondering

[Translation]

M. Hoepfner: Parce que vous avez plus de wagons-trémie.

Mme Mielitz: C'était des wagons couverts que nous utilisions à l'époque.

M. Easter (Malpeque): Rendez-vous qui que ce soit responsable d'avoir fait des prévisions de la demande aussi erronées ou est-ce tout simplement que la situation était extraordinaire? Est-ce l'Office du transport du grain qui est responsable, au bout du compte?

Mme Mielitz: L'OTG est l'organisme qui fait les calculs pour établir les prévisions d'ensemble mais je ne montrerai personne du doigt dans ce cas particulier.

Avant ou pendant la récolte, personne ne sait quelle en sera la quantité ni la qualité. Dans bien des cas, les gens attendent de voir comment la récolte va tourner avant de finaliser leurs ventes. Il est donc fréquent que nous n'ayons, en juillet ou en août, par exemple, pas grande information sur les ventes prévues et qu'à l'automne, nous en sachions tout d'un coup beaucoup plus. C'est ce qui s'est passé cette année, sur une bien plus grande échelle qu'auparavant.

M. Easter: Eh bien, étant donné que nous avons connu cette année une situation, disons, extraordinaire et que vous n'avez pas été en mesure de louer. . . Pourquoi les chemins de fer doivent-ils compter sur du matériel roulant de location au lieu d'en acheter?

Mme Mielitz: Fondamentalement, ce que nous essayons de faire—et nous estimons que c'est se montrer financièrement responsable étant donné que ces coûts se répercutent sur l'agriculteur—c'est établir quelle devrait être, à long terme, la taille moyenne de notre parc de wagons, selon nos besoins. Nous n'achetons pas de wagons en fonction des récoltes exceptionnelles ni pour faire face à de soudaines poussées ou à des périodes de pointe qui dépassent de beaucoup la moyenne de la production céréalière.

On ne construit pas une église en se fondant sur le nombre de paroissiens qui s'y rendront à Pâques ou à Noël; de même nous n'allons pas nous encombrer de tous les wagons dont nous pouvons avoir besoin pendant les périodes de pointe. Le recours aux wagons de location disponibles sur le marché est une pratique généralisée et, je pense, rentable qu'ont adopté tous les chemins de fer nord-américains. Étant donné que les récoltes sont saisonnières et qu'en Amérique du Nord, il y a des cultures semées en hiver et au printemps, dans l'ensemble, la demande varie selon l'époque de l'année. Utiliser en novembre des wagons dont quelqu'un d'autre s'est servi en juillet pour transporter la récolte du sud des États-Unis peut donc s'avérer pour nous une méthode très efficace.

Le président: Dernière question.

M. Easter: Je ne veux pas mettre la question de la LTGO sur le tapis, monsieur le président, et même si j'ai une déclaration faite par le CN à l'époque, je ne la lirai pas.

Vous avez admis vous-même que vous tirez des profits substantiels du transport des céréales au Canada, et je pense moi aussi que cette loi fait la part belle aux chemins de fer, sur le plan des bénéfices.

Vous nous avez fait de belles promesses lorsqu'est passée la Loi sur le transport du grain de l'ouest, vous deviez acheter du matériel roulant, améliorer votre productivité, etc; toutefois, nous avons pu constater que vous n'avez pas fait l'acquisition de

[Texte]

how much new rolling stock in hopper cars CN has purchased in the last five or six years, so we do have the rolling stock. We are getting pressured on the government side to buy them, and you are running the railway. Why should the government and grain companies have to buy the rolling stock?

Secondly, the 5% to 10% of those cars that are tied up for a long time, are they specialty crops, are they producer cars, are they Wheat Board grains or whatever? Is there any specific area that is tying up cars more so than others?

Ms Mielitz: First of all, let me change "significant moneys" into "adequate returns".

You were asking about rolling stock and whether we had purchased rolling stock. No, we haven't purchased any hopper cars in the last five to six years, but I would point out that in the early 1990s, 1990-91 and into 1992, we had two back-to-back bumper crops, which were two of the largest we have ever seen. We moved them extremely well and we didn't have these kinds of hearings.

I would submit that we have a very unusual year this year, and it would not be responsible for us in terms of farmer costs to have a fleet on hand for all circumstances, particularly things related to Mississippi flooding, which has not occurred in 200 years. I just don't think that would be fiscally responsible. I would also point out that the senior grain transportation committee, pursuant to the WGTA, does reviews, which are audited by the NTA, of our investment in the grain system annually to determine whether or not it is adequate. There are also performance reviews done of the railways, as required every quarter. We do not have any reports back from any of those committees saying that either our investment or our performance is inadequate.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

Mr. Easter: What crops, Mr. Chairman, are tied up? Is it specialty cars, producer cars or what?

Ms Mielitz: All crops have some stories on car delays. Perhaps the worst are specialty crops going to direct-hit vessel situations, particularly on the west coast.

Mr. Easter: Not under the Wheat Board?

The Chairman: That's five questions, Mr. Easter.

Ms Mielitz: No, that's generally not Wheat Board cargo.

Mr. Collins (Souris—Moose Mountain): You mentioned demurrage charges. You pointed out, quite correctly, that the delays in cycle time for car returns result in higher costs for the farmer. Is that correct?

Ms Mielitz: That's right.

[Traduction]

matériel roulant. Je me demande combien de wagons-trémies le CN a acheté au cours des cinq ou six dernières années pour que nous puissions disposer du matériel roulant nécessaire. On presse le gouvernement d'en acheter lui-même, mais c'est vous qui exploitez la compagnie de chemin de fer. Pourquoi le gouvernement et les sociétés céréalières devraient-ils acheter du matériel roulant?

Deuxièmement, les 5 p. 100 à 10 p. 100 de wagons qui sont immobilisés pendant une longue période de temps servent-ils à transporter des récoltes spéciales, sont-ils affectés à des producteurs ou à la Commission canadienne du blé, ou à autre chose? Y a-t-il quelque chose ou quelqu'un qui est particulièrement responsable de l'immobilisation des wagons?

Mme Mielitz: Tout d'abord, au lieu de parler de «profits substantiels», on devrait plutôt dire «bénéfices raisonnables».

Vous avez demandé si nous avons acheté du matériel roulant. La réponse est non, nous n'avons acheté aucun wagon-trémie au cours des cinq ou six dernières années mais je vous ferai remarquer qu'au début des années 1990, en 1990-1991, ainsi qu'en 1992, nous avons eu deux récoltes exceptionnelles consécutives, les deux plus abondantes de notre histoire. Il n'y a eu aucun problème de transport et ce genre d'audiences n'a pas eu lieu.

Je dirais que la situation que nous avons pu constater cette année est extrêmement inhabituelle et que ce ne serait pas agir de façon responsable, étant donné les coûts qui se répercuteraient sur les agriculteurs, d'avoir un parc de wagons disponibles pour faire face à toutes les circonstances possibles, comme par exemple, les inondations au Mississippi, une catastrophe qui ne s'était pas produite depuis 200 ans. À mon avis, ce ne serait tout simplement pas agir de façon responsable sur le plan financier. Je soulignerais également que le Comité supérieur du transport du grain est chargé, en vertu de la LTGO, de faire un examen annuel de nos investissements dans le transport du grain et de déterminer s'ils sont appropriés. Les résultats de cet examen sont vérifiés par l'ONT. Les chemins de fer font également l'objet chaque trimestre, le cas échéant, d'un examen du rendement. Ces comités n'ont remis aucun rapport disant que soit nos investissements, soit notre rendement laissent à désirer.

Le président: Merci, monsieur Easter.

M. Easter: Quelles sont les récoltes qui sont immobilisées? Des récoltes spéciales, des wagons retenus par des producteurs, ou quoi?

Mme Mielitz: Toutes les récoltes peuvent subir des retards à un moment ou à un autre. La situation est sans doute pire dans le cas des récoltes spéciales à livrer directement à un navire, notamment sur la côte ouest.

M. Easter: Cela ne concerne pas la Commission canadienne du blé?

Le président: Vous avez posé cinq questions, monsieur Easter.

Mme Mielitz: Non, généralement, il ne s'agit pas de produits de la Commission canadienne du blé.

M. Collins (Souris—Moose Mountain): Vous avez parlé de redevances de stationnement et vous avez fait remarquer, avec raison, que les retards dans le cycle de rotation des wagons se traduisent par des coûts plus élevés pour l'agriculteur. Est-ce exact?

Mme Mielitz: C'est vrai.

[Text]

Mr. Collins: Would you tell me who pays demurrage charges?

Ms Mielitz: Who pays them in grain or. . .?

Mr. Collins: Who is the end user and who pays when you tack on demurrage charges.

Ms Mielitz: We can't charge demurrage.

• 1620

Mr. Collins: But you're making a reference that if demurrage charges could be. . .and you made the observation that farmers are going to have to pay demurrage charges. If we put demurrage charges on, who will pay?

Ms Mielitz: The person who would pay is the person who has contracted to ship the grain. That could be either the grain company, or in certain cases it could be a receiver who is actually the one who has contracted to purchase the grain from the country and is responsible for the movement.

Mr. Collins: Ultimately, who does it come back to?

Ms Mielitz: Ultimately, if one looked at the fact that the shipper or the grain company would pass it back to the farmer, it could come back to the farmer. But I think we're trying to say here that if you did have penalties in place, people would smarten up their act and those kinds of delays would not occur and the car fleet would be used better.

Mr. Collins: In theory we would like to believe that; in practice business people are going to pass it on down the line. I hope that the mechanism would be right.

Let me go on. Knowing what you know about tracking now. . .and you put it in during February of this year?

Ms Mielitz: Yes.

Mr. Collins: Why would CN wait until February of this year to put in that kind of mechanism, which would tell you somewhere along the way where those cars are? I think even Parcel Post now tracks where the parcel is along the way. Were you a little late getting into this?

Ms Mielitz: No, the tracking system in February that I am referring to was simply a special monitoring of shipments going into the U.S.

I think one needs to recognize that it's really only in the last, say, two years and certainly this year that we have had very major shipments of grain into the United States. Until this year most of our shipments into the U.S. were to large receivers such as the big flour mills in Albany and places like that, the major General Mills Cheerios plant for oats in Minneapolis. They were customers we knew and we could deal with, and the cars were returned reasonably well.

[Translation]

M. Collins: Pourriez-vous me dire qui paie ces redevances de stationnement.

Mme Mielitz: Qui les paie, pour le transport des céréales ou. . .?

M. Collins: Qui est l'utilisateur final et qui paie lorsque vous ajoutez à votre facture des redevances de stationnement.

Mme Mielitz: Nous n'avons pas le droit de faire payer de redevances de stationnement.

M. Collins: Pourtant, vous dites que si des redevances de stationnement de six jours pouvaient être. . . Et vous avez observé que les agriculteurs allaient devoir payer des redevances. Si l'on ajoute ces redevances à la facture, qui les paiera?

Mme Mielitz: C'est la personne qui a passé un contrat pour transporter les céréales qui les paiera. Dans certains cas, ce sera la société céréalière et dans d'autres, le destinataire qui a passé un contrat d'achat de céréales avec notre pays et qui doit assumer les coûts du mouvement.

M. Collins: Au bout du compte, sur qui cela se répercute-t-il?

Mme Mielitz: Si l'on parle du point de vue que le transporteur ou la société céréalière ferait subir aux agriculteurs le contrecoup de ces redevances, c'est sur eux qu'au bout du compte cela se répercuterait. Mais ce que nous pouvons dire, je pense, en suggérant l'imposition d'amendes, c'est que cela pousserait les gens à fonctionner plus intelligemment si bien qu'il n'y aurait plus de retards et que le parc de wagons pourrait être utilisé plus efficacement.

M. Collins: En théorie, cela est bien beau et nous ne demandons qu'à vous croire; mais en pratique, les grandes entreprises vont faire subir à d'autres le contrecoup de ces frais. J'espère que le mécanisme que l'on mettrait en place serait adéquat.

Permettez-moi de continuer. Sachant ce que vous savez maintenant sur les systèmes de localisation. . . Le vôtre a été installé en février de cette année, n'est-ce pas?

Mme Mielitz: Oui.

M. Collins: Pourquoi le CN a-t-il attendu jusqu'en février de cette année pour mettre en place ce genre de système qui vous permet de savoir où se trouvent les wagons pendant leur trajet? Je pense que même le service des colis postaux de la Société canadienne des postes dispose d'un système de ce genre. N'avez-vous pas un peu tardé à suivre le mouvement?

Mme Mielitz: Non, le système de localisation dont je parlais et qui a été mis en place en février était simplement un système de contrôle spécial des chargements à destination des États-Unis.

Je pense que l'on doit souligner que c'est seulement, disons, au cours des deux dernières années, et plus particulièrement cette année, qu'il y a eu des chargements importants de céréales à destination des États-Unis. Jusqu'à cette année, la plupart de nos expéditions vers les États-Unis étaient destinées à de grandes entreprises comme, par exemple, les grosses minoteries d'Albany et d'ailleurs ou l'usine de fabrication des Cheerios de General Mills à Minneapolis. Nous connaissions bien ces clients et nous avions avec eux de bonnes relations si bien que les wagons nous étaient renvoyés relativement rapidement.

[Texte]

This year we've been in a major growth situation with a major number of new, smaller customers we hadn't had experience dealing with.

Mr. Collins: Mr. Chairman, in light of our now knowing on the forecast side that we're going to have different grains and we're going to have more specialty crops, and the impact that might have, knowing what CN knows about recommendations for other people and how they may improve their system, what is CN going to tell us they will do to assist in this whole process being improved drastically?

Ms Mielitz: We are very much part of the work going on in the industry to make improvements for the short term for next year. In fact, already there is a committee preparing a forecast for next fall's movement. As well as ourselves, CP is looking at how we are going to size the fleet to ensure that we can move the cars. There are a number of ongoing items like that. Another is the whole discussion of the car allocation system itself and how it can be made more effective and clear.

We are also evaluating whether or not we will acquire additional cars. However, there are real questions that need to be answered by the industry before we can take that decision. In particular we need a clearer view of just how much grain Canada will want to export to the United States in the future. As all of you know, there are considerable discussions over potential quotas; it is not clear at this stage what percentage of our grain will go to the U.S.

Mr. Steckle (Huron—Bruce): Thank you for appearing this afternoon as one of our witnesses.

As you know, we have to look at all sides of the issue. You happen to be representing CN this afternoon.

You mentioned that the western freight subsidy is based on cost. What is the cost? Is that just sitting at the sidings? If that is the case, who picks up that cost? Does the subsidy get larger because costs are incurred that are no fault of the government? Can you explain this?

Ms Mielitz: Basically, every four years the National Transportation Agency calculates the total cost of moving grain of both railways, CN and CP, as it is actually incurred. This is the fundamental cost that's built up to calculate the freight rates.

If there are issues such as not being able to get the cars unloaded and the cycle is therefore longer and if we have had to increase our usage of lease cars as a result or use more cars in general, those costs would be reflected in the way the freight rate is built up.

Mr. Steckle: Thank you for your response. That's a very important question and I think the response substantiates what I had perhaps thought for some time.

[Traduction]

Cette année, nos activités sont en pleine croissance et un grand nombre de plus petites entreprises sont devenues pour nous de nouveaux clients et nous n'avons pas l'habitude de traiter avec elles.

M. Collins: Étant donné que nous savons maintenant, d'après les prévisions, que la production céréalière va se diversifier et qu'il y aura davantage de cultures spéciales, avec toutes les retombées que cela peut avoir, étant donné également que le CN connaît les recommandations qui ont été faites à d'autres compagnies sur la façon d'améliorer leurs systèmes, qu'est-ce que le CN compte faire pour contribuer à introduire dans tout ce processus des perfectionnements notoire?

Mme Mielitz: Nous participons très activement aux efforts de l'industrie en ce sens pour ce qui est du court terme, pour l'année prochaine. De fait, il y a déjà un comité qui prépare des prévisions sur les mouvements de l'automne prochain. Comme nous, le CP cherche le moyen de délimiter la taille du parc de wagons qui permettra d'assurer les mouvements requis. Un certain nombre d'initiatives de ce genre ont déjà été prises. À ce titre, on peut également citer les discussions en cours sur le système d'affectation des wagons et les moyens de le rendre plus simple et plus efficace.

Nous évaluons également la nécessité d'acheter d'autres wagons. Toutefois, certaines questions importantes devront être réglées par l'industrie avant que nous puissions prendre une décision. Il faut que nous sachions, notamment, plus précisément quel sera à l'avenir l'envergure des exportations canadiennes de céréales vers les États-Unis. Comme vous le savez tous, on discute beaucoup d'un éventuel contingentement; on ne sais pas clairement à l'heure actuelle quel sera le pourcentage de nos céréales qui seront exportées vers les États-Unis.

M. Steckle (Huron—Bruce): Je vous remercie d'avoir comparu cet après-midi à titre de témoin.

Vous le savez, il faut que nous considérions tous les aspects de la question. Vous présentez celui du CN cet après-midi.

Vous avez mentionné que l'aide au transport de l'Ouest est déterminé par les coûts. Quels sont-ils? Est-ce que cela correspond seulement aux frais encourus pour que les wagons restent sur des voies de garage? Si c'est le cas, qui assume ces frais? Est-ce que l'aide au transport augmente en fonction de coûts dont le gouvernement n'est pas responsable? Pouvez-vous m'expliquer cela?

Mme Mielitz: Essentiellement, tous les quatre ans, l'Office national des transports calcule le coût réel total du mouvement des céréales pour les deux compagnies de chemin de fer, CN et CP. C'est ce coût de base qui sert à calculer les tarifs marchandises.

Si, par exemple, nous n'avons pas pu décharger les wagons et si, par conséquent, le cycle de rotation est plus long et que nous avons dû avoir recours à des wagons de location plus nombreux ou mettre généralement plus de wagons en service, ces coûts se refléteront dans les calculs qui permettent d'établir les tarifs de marchandises.

M. Steckle: Je vous remercie de m'avoir fourni cette réponse. C'est une question très importante et je pense que la réponse donne du poids à ce dont je me doutais depuis un certain temps.

{Text}

In all the recommendations you have made there doesn't appear to have been, on your part, any fault in the system. We didn't hear that there was any fault on the part of those who made presentations yesterday either. We're likely to go through this exercise and find there will have been no fault. Yet there's a serious problem.

A decision was made by someone last year not to lease 2,000 cars from the United States. Now, who made that decision and why was that decision made? Obviously, car shortages have been part of the overall problem.

Ms Mielitz: The only point I can respond to there—and we didn't make any decision not to lease 2,000 cars—is that we have an arrangement with Burlington Northern whereby they get 1,000 cars for six months of the year and we get the cars for six months of the year. That arrangement's to balance out our relative peaks. In late July or early August it was our turn to return those 1,000 cars and we did so. But I'm not aware of us turning down 2,000 U.S. leased cars.

Mr. Steckle: According to a witness yesterday there were 2,000 cars that had been leased, but that lease was not renewed last year.

In the case of cars in transit and sitting at sidings unloading, can you give us the proportional time that's spent in travel, taking a 20-day period, on an average? Obviously, when you build in cost and factor this, it's done on a basis. . . . Going back to 1908 and using that determination of time recovery on cars, similar to what it was then, we're travelling a little faster today and there's obviously more waste in sidings, if that's the case. If we're travelling faster, the cars are obviously sitting longer. Can you give us a breakdown of car turn-around in a 20-day cycle or period?

Ms Mielitz: We certainly have that data, but I'm afraid I don't have it with me and I might be misleading if I just gave you guesstimates. I could provide that data later.

Mr. Steckle: Yes, perhaps that could be given to the chairman. Thank you very much.

The Chairman: Now we will go to the non-board members: Senator Olson, Mr. Benoit, and Mr. Althouse, and we'll end this series of questioning with one 15-second question from Mr. Marchand.

Senator Olson (Alberta South): Could you explain your recommendation five, in which you say you would reduce delays in Thunder Bay for cars rebilled to U.S. destinations?

Ms Mielitz: At the present time, on most commodities moving to the United States and with regard to wheat, malting barley and oats in particular, the cars move from the country into Thunder Bay. While they are in the process of moving, but before the car leaves the country, the grain companies will have sent in a sample to the grain commission to find out what the final actual grade will be for the particular commodity in the cars.

{Translation}

En dépit de toutes les recommandations que vous avez présentées, vous ne semblez prendre aucune part de responsabilité dans le fait que le système ne marche pas. Ceux qui sont venus témoigner hier n'ont pas non plus reconnu leur part de responsabilité. Il se peut fort bien qu'à la fin de ces audiences nous découvriions que ce n'est la faute de personne. Et, pourtant, il y a un sérieux problème.

Une décision a été prise l'an dernier de ne pas louer 2 000 wagons des États-Unis. Alors, qui a pris cette décision et pourquoi? Il est clair que le manque de wagons a contribué au problème.

Mme Mielitz: La seule chose que je peux répondre à ce sujet—et ce n'est pas nous qui avons pris la décision de ne pas louer ces 2 000 wagons—c'est que nous avons une entente avec Burlington Northern selon laquelle ils disposent de 1 000 wagons pour six mois de l'année et nous les prenons pour les six autres mois. Cela nous permet de faire face à nos périodes de pointe respectives. Fin juillet début août, nous devons rendre ces 1 000 wagons et c'est ce que nous avons fait. Mais j'ignorais qu'on aurait refusé 2 000 wagons américains.

M. Steckle: D'après ce que nous a dit hier un témoin, il y a eu un contrat de location concernant 2 000 wagons qui n'a pas été renouvelé l'an dernier.

Dans le cas des wagons qui sont en transit et qui attendent d'être déchargés sur des voies de garage, pouvez-vous nous dire quel est le temps qui est pris par le trajet lui-même, sur une période moyenne de 20 jours? Évidemment, lorsque vous factorisez cela dans le coût, vous le faites sur la base de. . . . Si le cycle actuel de rotation des wagons est le même que celui de 1908, si c'est vraiment le cas, étant donné que les trains se déplacent un peu plus vite aujourd'hui, ils restent évidemment plus longtemps sur des voies de garage. Pouvez-vous nous donner une ventilation des mouvements d'un wagon au cours d'un cycle de rotation de 20 jours?

Mme Mielitz: Ces données sont disponibles mais, malheureusement, je ne les ai pas avec moi et je ne voudrais pas vous induire en erreur en vous donnant seulement des estimations subjectives. Je pourrais vous fournir ces renseignements plus tard.

M. Steckle: Oui, peut-être pourriez-vous transmettre cela au président. Merci beaucoup.

Le président: Je vais maintenant donner la parole aux personnes qui ne sont pas membres du Comité: le sénateur Olson, M. Benoit et M. Althouse. Nous terminerons la série des questions en accordant la parole pour 15 secondes à M. Marchand.

Le sénateur Olson (Alberta South): Pourriez-vous me donner des éclaircissements sur la recommandation numéro cinq, qui porte sur la diminution des retards à Thunder Bay dans le cas de wagons qui sont réacheminés vers les États-Unis?

Mme Mielitz: Actuellement, dans le cas de la plupart des marchandises acheminées vers les États-Unis, notamment, le blé, l'orge de brasserie et l'avoine, les wagons arrivent des régions productrices à Thunder Bay. Alors que le mouvement est déjà amorcé, mais avant que le wagon ne quitte la région productrice, les sociétés céréalières ont déjà envoyé un échantillon à la commission afin de savoir quel est le grade accordé finalement à la denrée qui se trouve dans les wagons.

[Texte]

Often the cars can arrive at Thunder Bay before the grade is known. Or when the car arrives at Thunder Bay and they're informed of the grading, the grade is not what they expected it to be for a particular U.S. sale.

So we end up with a fairly significant number of cars at any given time in Thunder Bay that are either awaiting a decision on where they will be sent—whether to the United States to satisfy an order or into a terminal in Thunder Bay—or if they're actually misgraded, in which case they may actually be resold on track to somebody else. This is a situation that we—

Senator Olson: I have only one more question. There's been a significant increase—

The Chairman: Depending on their location; other than Thunder Bay, it wouldn't allow it, Senator. But go ahead.

Senator Olson: I know. Has there been a significant increase in the number of cars going to Thunder Bay that contain durum wheat?

Ms Mielitz: There has been a significant increase in cars going through Thunder Bay to the U.S. this year simply because our U.S. sales in total have gone up. That has been one of the major channels for movements to the U.S.

Mr. Benoit (Vegreville): Good afternoon. I want to pursue this point on car turn-around time a little more. You've said that roughly 12 days out of the 20 days are spent with cars sitting somewhere and about 8 days are spent moving. First of all, I want to talk about the moving aspect. Surely it can't take 8 days to move a grain car from, say, downtown Mannville to the port in Vancouver. That would be about an average length haul.

Ms Mielitz: I think the original question was how much time the cars spend loaded. I was talking about all aspects of the loaded cycle in the 12 days. So it's 12 days from the time the car is spotted at an elevator for loading, loaded, moved and unloaded. It wasn't just 12 days sitting idle; it was 12 days loaded versus empty.

Mr. Benoit: It's not twelve days moving then either.

The way you had broken this down, I understood you to say it was moving roughly eight days.

A 20-day turn-around is about the same as it was 80 years ago. I've loaded many grain cars in less than a day with an auger and an old beat-up truck. There isn't much time taken at the loading end. Elevators do it in under 8 hours as a matter of course. So where is this 20-day turn-around time taken exactly?

We're talking about getting more cars. People have been focusing on a shortage of cars. I believe there is no shortage of cars; there is an inefficient system.

[Traduction]

Souvent, les wagons arrivent à Thunder Bay avant que ce grade ne soit connu ou encore il n'est pas celui auquel on s'attendait et dont dépendait une vente donnée à destination des États-Unis.

Par conséquent, il y a à tout moment à Thunder Bay un nombre relativement important de wagons en attente, soit parce que l'on n'a pas décidé où le chargement va être envoyé—vers les États-Unis pour répondre à une commande ou vers une gare de Thunder Bay—soit parce que le grade de la céréale n'est pas celui auquel on s'attendait, auquel cas le chargement peut être revendu directement à quelqu'un d'autre. C'est une situation que nous. . .

Le sénateur Olson: J'ai une seule autre question à poser. Il y a eu une augmentation substantielle. . .

Le président: Cela dépend de l'endroit; ailleurs qu'à Thunder Bay, cela ne serait pas possible, sénateur. Mais allez-y.

Le sénateur Olson: Je sais. Y a-t-il eu une augmentation substantielle du nombre de wagons transportant du blé dur dirigés vers Thunder Bay?

Mme Mielitz: Il y a eu cette année une augmentation substantielle du nombre de wagons qui ont transité par Thunder Bay à destination des États-Unis tout simplement parce que le total de nos ventes aux États-Unis a augmenté. C'est une des voies principales empruntées pour acheminer les marchandises vers les États-Unis.

M. Benoit (Végréville): Bonjour. J'aimerais approfondir un peu plus la question du cycle de rotation des wagons. Vous avez dit que sur 20 jours, il y en a douze pendant lesquels les wagons sont en mouvement et environ 8 où ils sont en attente quelque part. Tout d'abord, j'aimerais parler du mouvement. Vous n'allez pas me dire que cela prend huit jours pour qu'un wagon transporte des céréales de, disons, Mannville au port de Vancouver, ce qui représente une distance moyenne.

Mme Mielitz: Je pense que la question qui a été posée à l'origine était: pendant combien de temps les wagons restent-ils chargés. Les 12 jours que j'ai mentionnés correspondent à toute la durée du cycle pendant laquelle les wagons sont chargés. Par conséquent, c'est 12 jours à partir du moment où un wagon arrive près d'un élévateur pour prendre un chargement, est chargé, fait le trajet requis et est déchargé. Ce n'était pas 12 jours pendant lesquels le wagon n'était pas utilisé; c'est 12 jours pendant lesquels le wagon est chargé par opposition à vide.

M. Benoit: Ce n'est pas non plus 12 jours pendant lesquels il est en mouvement.

D'après la ventilation que vous nous avez présentée, j'avais compris que le mouvement prenait environ huit jours.

Un cycle de rotation de 20 jours est à peu près le même que celui qui était requis il y a 80 ans. J'ai chargé bien des wagons de céréales en moins d'une journée à l'aide d'une vis sans fin et d'un vieux camion. Le chargement ne prend pas longtemps. Les élévateurs le font régulièrement en moins de huit heures. Alors, comment en est-on arrivé à ce cycle de rotation de 20 jours?

On parle d'avoir plus de wagons disponibles. Les gens se sont surtout intéressés au manque de wagons. À mon avis, nous ne manquons pas de wagons, mais le système n'est pas efficace.

[Text]

Probably a lot of people involved in the system make it inefficient. The railways should certainly, I believe, take some of the blame. So why is there a 20-day turn-around and how can we improve it?

Ms Mielitz: When you talk about a 20-day turn-around, you're talking about an average. This is a fairly complex system. We have an awful lot of grains and grades moving through the system at any given time. You load it and then it goes into a hub centre in the prairies. Are you from Vegreville?

Mr. Benoit: That area.

Ms Mielitz: In our case it would move into Edmonton. Unless it was a destination train, it would then be sorted out at Edmonton into a block of cars moving to the same destination to make up a train, and that takes some time to do. That unit train would move to whatever the destination was and then it would have to be broken up and switched down into blocks to go to each individual terminal. The terminal would have to unload it and it would have to come back. Each portion of that does take some time.

Don't get me wrong, I'm not trying to be defensive about 20 days. I think the system can improve. I think the system can be more efficient, but it also isn't realistic to think about these things going slickly in the time it takes to simply move or drive from one place to another.

Mr. Althouse (Mackenzie): In your presentation you mentioned a couple of times that there are some problems with pooling of canola at each coast, but particularly at Thunder Bay. You said something to the effect that canola cannot be pooled as easily as some of the other grains. Would you explain that?

I can't see any physical reason or any reason of keeping the grades separate. Is this strictly a marketing choice problem where you have many smaller cars going to the precise owner of the...?

Ms Mielitz: The concept of pooling is that it doesn't matter which grain company has bought the canola. It can be unloaded at any terminal.

In the case of Thunder Bay, this is the first year we've seen significant movements of canola through Thunder Bay. The arrangements were not in place among the grain companies to allow them to balance the books at the end of the day when the canola was going through.

Late last October or early November we asked the grain companies to put their heads together and figure out a mechanism by which they could pool the canola going through. They are telling us they may have a system, at least for number one canola, at the start of this coming crop year.

Mr. Althouse: Did the increase in low-grade canola this year as opposed to most other years create a problem here too?

[Translation]

C'est sans doute que bien des gens qui y participent le rendent inefficace. Les chemins de fer devraient certainement, à mon avis, prendre une part des responsabilités. Donc, pourquoi le cycle de rotation est-il de 20 jours et que pouvons-nous faire pour améliorer cela?

Mme Mielitz: Lorsque vous parlez d'un cycle de rotation de 20 jours, cela représente une moyenne. Le système est assez complexe. Il y a une grande quantité de céréales de différentes catégories qui circulent à tel ou tel moment. Une fois chargés, les wagons sont dirigés vers une plaque tournante des Prairies. Êtes-vous de Vegreville?

M. Benoit: De la région.

Mme Mielitz: Dans ce cas, les wagons chargés seront dirigés sur Edmonton. À moins qu'il ne s'agisse d'un train direct, ils seront répartis en blocs de wagons qui ont la même destination afin de constituer un train et cela prend du temps. Ce train-bloc se rendra à sa destination et les wagons seront alors répartis à nouveau en blocs selon leur gare respective. Arrivés en gare, il faudra les décharger et les wagons devront ensuite revenir au point de départ. Tous les mouvements du trajet prennent du temps.

Ne vous méprenez pas sur moi; je n'essaye pas de défendre les 20 jours du cycle de rotation. Je pense que l'on peut améliorer le système et le rendre plus efficace, mais il n'est pas réaliste de penser que tous ces mouvements se font avec la même facilité et ne prennent pas plus de temps qu'un trajet en voiture entre un point et un autre.

M. Althouse (Mackenzie): Dans votre exposé vous avez indiqué une ou deux fois que la constitution de pools de wagons affectés au transport du canola pose des problèmes dans les ports de l'Atlantique et du Pacifique mais plus particulièrement à Thunder Bay. D'après vos déclarations, il n'est pas aussi facile de constituer des pools de wagons pour transporter le canola que dans le cas d'autres céréales. Pourriez-vous apporter des précisions à ce sujet?

Je ne vois pas pourquoi il en est ainsi et je ne comprends pas pourquoi on sépare les catégories. Le problème est-il dû strictement à une méthode de marketing qui permet d'envoyer de plus petits wagons uniquement au propriétaire de...?

Mme Mielitz: La constitution de pools repose sur le principe voulant que l'on ne prenne pas en compte quelle est la société céréalière qui a acheté le canola. Il peut être déchargé dans n'importe quelle gare.

Dans le cas de Thunder Bay, c'est la première année où nous avons constaté un transit important de canola. Les sociétés céréalières n'avaient pas pris les dispositions nécessaires pour mettre leurs livres à jour une fois que le canola avait transité par Thunder Bay.

Fin octobre début novembre, nous avons demandé aux sociétés céréalières de mettre au point ensemble un système qui leur permettrait de constituer des pools de wagons pour faire transiter le canola. D'après ce qu'elles nous disent, il se pourrait qu'elles aient un système, du moins pour ce qui est du canola numéro un, qui pourrait être mis en place cette année au début de la campagne agricole.

M. Althouse: Est-ce que l'augmentation de la production de canola de catégorie inférieure que l'on a constatée cette année par rapport aux années précédentes a également créé un problème?

[Texte]

Ms Mielitz: I think it was a factor simply because there was less number one and more variable grades. That certainly was an issue.

Mr. Althouse: In your recommendations you made a couple of references to the need for increased coordination between country loadings and vessel arrivals and, again, there was a similar criticism of merchandisers matching sales to car availability.

[Traduction]

Mme Mielitz: Je pense que cela y a contribué dans la mesure où il y avait moins de canola numéro un et plus de catégories variables. Cela a certainement créé des difficultés.

M. Althouse: Dans vos recommandations, vous suggérez une meilleure coordination entre les chargements terrestres et l'arrivée des navires et vous formulez des critiques qui vont dans le même sens à propos des programmes de vente des marchands céréaliers qui ne tiennent pas compte de la disponibilité des wagons.

• 1635

What's the problem here, in your mind? We used to have the Wheat Board do this function. Then we got the GTA. Have we just unnecessarily added another piece of paperwork here? Are you talking about going back to more direct shippers? What are you talking about?

Ms Mielitz: I think there were two points being made there. The first was that, with the car allocation system the way it is now, a grain company that has made sales over, let's say, a 6-month or a 12-month period, over a longer-term period, has the same chance of getting a car next week as the fellow who made a sale last week.

Mr. Althouse: Yes.

Ms Mielitz: So you're in a situation where, when cars are tight, there is no incentive to hold back on further sales; in fact, you may do better in terms of your market share if you put on more short-term sales. We certainly saw some of that this year. We were saying that's something that has to be looked at and corrected because the incentive works the wrong way. And you'll always have peaks during a year—peaks and valleys—and you don't want to have the peaks exaggerated by that kind of incentive.

The Chairman: Thank you, Mr. Althouse. Your short question, Mr. Marchand.

Mr. Marchand: Actually, coming back to the recommendations, how many of those are directly related to the role of the Grain Transportation Agency—for example, matching incentives for grain merchandisers, more accurate and longer-term sales forecasts, improved coordination between country loading and vessel arrival, etc.? Is there a good number of them that are related to the GTA?

Ms Mielitz: Yes.

Mr. Marchand: If we got rid of the Grain Transportation Agency, would it help?

Ms Mielitz: I don't think that's a decision CN should be commenting on.

The Chairman: Thank you very much for appearing before us this afternoon and for being so forthright with your answers.

Mr. Marchand: I didn't get an answer to that question, though, Mr. Chairman.

D'après vous, quelle est la cause du problème? Auparavant, c'était la Commission canadienne du blé qui avait cette responsabilité. Ensuite, on a établi l'Office de transport du grain. A-t-on ajouté de la paperasserie inutile? Est-ce que vous suggérez que l'on revienne à des modes d'expédition plus directs? De quoi parlez-vous?

Mme Mielitz: Je pense que nous voulions souligner deux choses. Tout d'abord, dans le cadre du système actuel d'affectation des wagons, une société céréalière dont le programme de ventes s'étend sur, disons, six mois ou un an, c'est-à-dire à plus long terme, a la même chance de se voir attribuer un wagon la semaine prochaine qu'un type qui a bouclé une vente la semaine dernière.

M. Althouse: Oui.

Mme Mielitz: Par conséquent, lorsqu'il y a peu de wagons disponibles, il n'y a aucune mesure d'incitation pour étaler les futures ventes; en fait, vous pourrez sans doute mieux conserver votre part du marché si vous réalisez des ventes à plus court terme. C'est exactement ce que nous avons pu constater cette année. Nous suggérons donc de réexaminer la situation et d'y apporter les correctifs nécessaires car les mesures d'incitation ont des résultats contraires à ceux qui étaient escomptés. Il y aura toujours au cours de l'année des périodes de pointe—des périodes de pointe et des périodes creuses—et il ne faudrait pas que ce genre de mesure d'incitation rende les choses plus difficiles en période de pointe.

Le président: Merci, monsieur Althouse. Monsieur Marchand, vous pouvez poser votre brève question.

M. Marchand: Pour revenir sur les recommandations, combien d'entre elles ont directement trait au rôle de l'Office de transport du grain—par exemple, pour ce qui est des mesures d'incitation destinées aux marchands de céréales, de l'établissement de prévisions de ventes à long terme plus précises, d'une meilleure coordination entre les chargements terrestres et l'arrivée des navires, etc.? Est-ce qu'un bon nombre d'entre elles ont quelque chose à voir avec l'OTG?

Mme Mielitz: Oui.

M. Marchand: Si l'on se débarrassait de l'Office de transport du grain, est-ce que cela aurait des conséquences positives?

Mme Mielitz: Je ne pense pas que ce soit une décision sur laquelle le CN devrait faire des observations.

Le président: Je vous remercie d'avoir comparu devant nous cet après-midi et de nous avoir donné des réponses aussi franches.

M. Marchand: Mais, monsieur le président, je n'ai pas obtenu de réponse à ma question.

[Text]

The Chairman: I'm sorry.

Mr. Marchand: How many of those recommendations are related to the GTA?

The Chairman: Did you not answer that question? I thought you did.

Mr. Marchand: You should be able to.

Ms Mielitz: I'd have to look back at them, but a number of them would relate to the GTA.

Mr. Marchand: Could it be precise? Obviously, number one, seven-day-a-week operation at the west coast terminals is related to unions, I believe. How many in there are directly related to the GTA in one way or another—in a small way, in a big way—out of the eight recommendations?

Ms Mielitz: Frankly, when I look at most of those eight recommendations, while a number of them do have implications for the way GTA might do their work, a lot of them go back to the grain companies and the sellers of grain, such as the Wheat Board, in terms of their making changes. In particular, the one that might relate to the GTA is the longer-term sales forecasts, which would certainly be critical, and also improved coordination between country loadings and vessel arrivals.

But if you look at things like pooling canola, the grain companies have to decide that.

Mr. Marchand: Yes.

The Chairman: Thank you very much.

Ladies and gentlemen, the next witness is CPR. Could I welcome Mr. Sallee and Mr. Conradi.

Ladies and gentlemen, Mr. Sallee is the vice-president of marketing and sales in heavy haul for CP Rail System. Mr. Conradi is the general manager of marketing, grain and heavy haul.

Welcome, gentlemen. Who will be the spokesperson?

Mr. Rick Sallee (Vice-President, Marketing and Sales, Heavy Haul, CP Rail System): I will, sir.

The Chairman: Or both?

Mr. Sallee: Both, really.

Mr. Chairman, members of the subcommittee, good afternoon. As the chairman mentioned, my name is Rick Sallee. I'm vice-president of marketing for heavy haul, CP Rail System, based in Vancouver.

By way of explanation, CP Rail System is divided into two business units. One is heavy haul and another is intermodal freight systems. Heavy haul, the unit I am in charge of, handles the movement of bulk commodity traffic, of which grain is the largest. I'm also responsible for the sizing and management of the overall covered hopper fleet for the company.

[Translation]

Le président: Excusez-moi.

M. Marchand: Parmi ces recommandations, combien d'entre elles sont directement liées au rôle de l'OTG?

Le président: Vous n'avez pas répondu à cette question? Je pensais que vous l'aviez fait.

M. Marchand: Vous devriez être en mesure de le faire.

Mme Mielitz: Il faudrait que je les revoie mais un certain nombre d'entre elles pourraient être liées au rôle de l'OTG.

M. Marchand: Pouvez-vous préciser? Naturellement, la recommandation numéro un qui porte sur l'exploitation des terminaux de la côte ouest sept jours sur sept a à voir avec les syndicats, d'après moi. Mais parmi ces huit recommandations, combien d'entre elles sont liées directement à l'OTG d'une façon ou d'une autre—en tout ou en partie?

Mme Mielitz: En toute franchise, lorsque je considère la plupart de ces huit recommandations, même si un certain nombre d'entre elles peuvent influencer la façon dont l'OTG fonctionne, ce sont les sociétés céréalières et les marchands de céréales, la Commission canadienne du blé, par exemple, que visent bon nombre d'entre elles et qui auraient à modifier leur façon d'opérer. L'OTG aurait à intervenir plus directement en ce qui concerne l'établissement de prévisions de ventes à long terme plus précises, ce qui aurait certainement une importance critique, ainsi que dans une meilleure coordination entre les chargements terrestres et l'arrivée des navires.

Mais pour ce qui est de la constitution de pools de wagons affectés au transport du canola, ce sont les sociétés céréalières qui doivent prendre les décisions.

M. Marchand: Oui.

Le président: Merci beaucoup.

Mesdames et messieurs, le témoin suivant est CP Rail. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Sallee et à M. Conradi.

Mesdames et messieurs, M. Sallee est vice-président, Marketing et ventes transports massifs pour le Réseau CP Rail et M. Conradi est directeur général, Marketing-Trafic céréalier.

Bienvenue, messieurs. Qui sera votre porte-parole?

M. Rick Sallee (vice-président, Marketing et ventes, Transport massif, Réseau CP Rail): C'est moi, monsieur.

Le président: Ou bien, allez-vous tous deux prendre la parole?

M. Sallee: Nous prendrons tous deux la parole.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. Comme le président vient de l'indiquer, je m'appelle Rick Sallee. Je suis vice-président, Marketing et ventes transports massifs pour le Réseau CP Rail, un service basé à Vancouver.

Pour vous donner une idée générale, le Réseau CP Rail est divisé en deux unités fonctionnelles: les transports massifs et les transports combinés. Les transports massifs, l'unité dont je suis responsable, est chargée du mouvement des marchandises en vrac parmi lesquelles les céréales occupent la plus grande place. Je suis également responsable de déterminer l'envergure du parc de wagons-trémie couverts de la compagnie et d'en assurer la gestion.

[Texte]

[Traduction]

• 1640

I am accompanied today by Mr. Alex Conradi, who is general manager, marketing, Canadian grain, based in Winnipeg. Mr. Conradi has a short opening statement.

M. Axel Conradi (directeur général, Marketing—Trafic céréaliier, Réseau CP Rail): Bonjour, messieurs les députés. On me dit que vous avez tous reçu une copie de notre document intitulé: *A Backgrounder on Canadian Grain Movement*. Il me fait plaisir de vous annoncer que la version française de ce document est maintenant disponible. On va en fournir une copie au greffier.

Avant de céder le microphone à M. Sallee, j'aimerais vous dire que ses propos porteront d'abord sur les initiatives prises par CP Rail depuis octobre pour remédier à la pénurie de wagons-trémies. Par la suite, il vous expliquera très brièvement les circonstances, pour la plupart imprévisibles, qui nous posent un défi considérable dans la manutention et le transport de la récolte céréalière de cette année. Finalement, nous vous suggérerons quelques mesures supplémentaires à mettre en oeuvre à court et à long termes afin de rendre plus efficace le système de transport et de manutention des céréales de l'Ouest du Canada.

Mr. Sallee: I am pleased to be here today to discuss the challenges of moving this year's grain crop. After some opening remarks, Mr. Conradi and I will be pleased to answer any questions you may have relating to the movement of grain.

While I will be focusing my remarks on the current concerns of the subcommittee, I will also provide you with suggestions for longer-term changes we believe are required.

Grain is extremely important to CP as well as to the economic well-being of Canada. It is the single largest commodity we handle in Canada, representing 20% to 25% of our volume. Grain is essential to CP's long-term survival.

I welcome the opportunity for dialogue on this complex subject. In fact, we have spent considerable time over the last several months meeting and explaining the current realities to farmers, farmer groups, grain companies, the Canadian Wheat Board, the Grain Transportation Agency, provincial ministers of agriculture and transportation, as well as other interested parties.

I believe it has led not only to a much better understanding of how the situation arose but also, and more importantly, to the identification of the immediate and longer-term initiatives required to ensure our collective future success.

In our view, many of the reasons leading to the difficulties over the last six months were unforeseeable. However, as the magnitude of the challenges became clear, CP Rail has been proactive and diligent. We believe substantial ground has been and continues to be gained.

Over the past few months we have enhanced capacity through many initiatives: the addition of 4,500 cars to the Canadian grain fleet from October through to this June, which includes 500 cars acquired this week as the U.S. market appears

Je suis accompagné de M. Alex Conradi, directeur général du marketing des céréales canadiennes, à Winnipeg. M. Conradi a une brève déclaration préliminaire à vous faire.

Mr. Axel Conradi (Director general, Marketing—Grain Heavy Haul, CP Rail System): Good afternoon, gentlemen. I have been told that you all received a copy of our document *A Backgrounder on Canadian Grain Movement*. I am glad to be able to tell you that this document is now available in French. We will give the clerk a copy.

Before I give the floor to Mr. Sallee, I would like to tell you that he will talk about the actions taken by CP Rail since last October to remedy the shortage of hopper-cars. He will then explain briefly to you the circumstances, for the most part unpredictable, that amount to an incredible challenge regarding the handling and transportation of this year's grain crop. Finally, we will recommend short and long-term actions to you so as to make the transportation and handling system of Western Canada grain more efficient.

M. Sallee: Je suis heureux de pouvoir vous parler aujourd'hui des défis que pose le transport de la récolte céréalière de cette année. Après quelques observations préliminaires, M. Conradi et moi-même serons heureux de répondre à toutes les questions que vous voudrez poser au sujet du transport des céréales.

Mes remarques porteront surtout sur les questions qui préoccupent actuellement le Sous-comité, mais je vous suggérerai aussi certains changements à long terme que nous jugeons nécessaires.

Les céréales sont extrêmement importantes pour le CP et pour le bien-être économique du Canada. Elles viennent en tête de la liste des marchandises que nous transportons au Canada et elles représentent entre 20 et 25 p. 100 de notre trafic. Les céréales sont essentielles à la survie à long terme de CP.

Je suis heureux de l'occasion qui m'est offerte de pouvoir vous entretenir de cet important sujet. En fait, nous avons tenu au cours des derniers mois de nombreuses réunions au cours desquelles nous avons essayé d'expliquer la situation actuelle aux agriculteurs, à des groupes d'agriculteurs, aux entreprises céréalières, à la Commission canadienne du blé, à l'Office du transport du grain, aux ministres provinciaux de l'Agriculture et des Transports de même qu'à d'autres parties intéressées.

Cela nous a permis non seulement de beaucoup mieux comprendre ce qui s'était passé, mais surtout de cerner les mesures à court et long terme qu'il faudra prendre pour assurer notre avenir collectif.

À notre avis, un grand nombre des raisons qui ont abouti aux difficultés que nous avons connues ces six derniers mois étaient imprévisibles. Cependant, plus les défis se précisaient, plus le Réseau CP s'est montré proactif et diligent. Nous croyons avoir fait un bon bout de chemin et nous poursuivons nos efforts.

Au cours des derniers mois, nous avons accru notre capacité en prenant de nombreuses mesures. Je pense à l'ajout de 4 500 wagons au parc de wagons céréaliiers depuis octobre dernier, dont 500 wagons que nous avons achetés cette semaine étant

[Text]

to be softening; operational changes aimed at moving grain cars faster from points of loading to unloading and back again; increased maintenance programs for grain cars and motive power; increased staffing to man many more trains; the addition of a car expeditor to our staff to identify and expedite the movement of slow loading and unloading of cars; increased planning and communication through several war rooms designed to provide coordination of cars, power and trains 24 hours a day, 7 days a week, which involved many of our managers and coordinators working 12-hour shifts for weeks on end, specifically concentrating on improving capacity over the short term.

These are but a few of the actions that demonstrate our motivation to increase capacity over the short term. They should greatly alleviate the capacity issues we face for the balance of the crop year.

I am also able to announce today that CP Rail System has placed an order with National Steel Car in Hamilton to build 900 new covered hoppers, which will create even more capacity for our North American fleet. These cars, costing \$65 million, will roll off the assembly line between August and December 1994 and are available for use in Canada and the United States.

• 1645

Further plans are being finalized for renewing leases, covering 3,000 covered hoppers, to ensure a future capacity for grain and other commodities this fall. We're also reviewing with the industry whether additional cars will be required to meet the demand for the 1994 crop.

How did the grain transportation industry in western Canada get into the situation we face today? There is no one reason. Rather, a series of unusual circumstances combined to spike North America's demand for grain cars. Mr. Chairman, I'm sure that you have heard many reasons for this situation. Your subcommittee has been supplied with both the CP Rail System backgrounder on Canadian grain, which I think outlines the situation, and our response to the question on grain car shortages posed by this subcommittee. I have extra copies should you wish to refer to them.

These documents contain a detailed explanation of the unusual circumstances and their impact on the demand and supply of grain cars. Other witnesses appearing before this subcommittee have also mentioned these factors. To summarize, wide-ranging crop, severe weather, labour, as well as our own logistical issues all played a role in the car shortage that developed last fall and was exacerbated over the winter.

Demand increased quickly and unexpectedly all across North America. We, like other railroads, were short of hopper cars, a situation we are actively remedying. We have been in a catch-it mode since last fall as a result. To put this in perspective, sales

[Translation]

donné que le marché américain semble s'affaiblir, aux changements opérations apportés pour accélérer les déplacements de wagons entre les points de chargement et de déchargement, à l'amélioration des programmes de maintenance pour les wagons céréaliers et le matériel moteur, à l'équipage d'un nombre beaucoup plus grand de trains, à l'ajout d'un ordonnancier à notre personnel pour identifier les problèmes de chargement et de déchargement et accélérer les déplacements, à une planification et à une communication accrues pour mieux coordonner la circulation des wagons, du matériel moteur et des trains 24 heures par jour, sept jours par semaine, ce qui oblige un grand nombre de nos gestionnaires et coordonnateurs à faire des quarts de 12 heures semaine après semaine, dans le but surtout d'améliorer la capacité à court terme.

Ce ne sont là que quelques-unes des mesures que nous avons prises et qui vous montrent à quel point nous tenons à augmenter la capacité à court terme. Elles devraient nous permettre de régler une bonne partie des problèmes qui se poseront tout au long de la campagne.

Je suis également heureux de pouvoir vous annoncer aujourd'hui que le Réseau CP Rail a commandé 900 nouveaux wagons-trémie couverts à la National Steel Car à Hamilton, wagons qui viendront encore grossir notre parc nord-américain. Ils nous coûteront 65 millions de dollars et devraient sortir de l'usine entre août et décembre 1994; ils pourront être utilisés au Canada et aux États-Unis.

Nous sommes aussi en train de mettre la dernière main à des plans en vue du renouvellement de la location de 3 000 wagons-trémie couverts afin d'être en mesure à l'automne de transporter une plus grande quantité de céréales et d'autres marchandises. Nous essayons en outre de voir avec l'industrie si nous aurons besoin de wagons supplémentaires pour répondre à la demande durant la campagne 1994.

Comment se fait-il que l'industrie du transport des céréales dans l'Ouest canadien se trouve aujourd'hui dans une telle situation? Il y a une raison à tout cela. Ou je devrais plutôt dire que diverses circonstances inhabituelles ont contribué à faire grimper la demande de wagons céréaliers en Amérique du Nord. Monsieur le président, je suis persuadé qu'on vous a déjà donné un grand nombre de raisons. Le Réseau CP a remis à votre comité et notre étude de fond sur les céréales canadiennes, qui décrit la situation, je pense, et notre réponse à la question posée au sujet de la pénurie de wagons céréaliers. J'en ai ici des copies supplémentaires si vous voulez vous y reporter.

Ces documents décrivent en détails les circonstances inhabituelles et leurs répercussions sur l'offre et la demande de wagons céréaliers. D'autres témoins ayant comparu devant le Sous-comité lui ont aussi parlé de ces facteurs. Pour résumer, une abondante récolte, le mauvais temps, des problèmes de main-d'oeuvre de même que nos propres difficultés logistiques sont autant de facteurs qui ont contribué à la pénurie de wagons qui est survenue l'automne dernier et qui s'est aggravée durant l'hiver.

La demande a augmenté rapidement et sans prévenir dans toute l'Amérique du Nord. Comme d'autres chemins de fer, nous avons manqué de wagons-trémie, situation à laquelle nous cherchons activement à remédier. Nous faisons des pieds et des

[Texte]

forecasts for movements off the west coast are at record levels, levels that have never been achieved on a sustained basis by the grain transportation and handling system. The challenge will be that much greater this year, given the uncertain labour environment by the grain elevators in Vancouver, particularly as it affects weekend unloading.

Just as there is no one reason for the past car shortage, there is no one immediate solution. I've already itemized some of our initiatives in the short term that we have actively implemented to increase short-term capacity. In cooperation with the grain trade, additional actions have also been undertaken. These include the following.

In conjunction with the Canadian Wheat Board, directional loading, which minimizes extra switching by ordering all cars off a particular block to one destination, and increased trucking to mainline inland terminals are being instituted whenever possible. Weekend unloading at the port terminals and loading in the country are being encouraged. The number of branch lines on which empty cars are spotted to be picked up 10 hours later is being increased.

Other important initiatives are also under way. In conjunction with the Grain Transportation Agency and the Canadian Wheat Board, port targets that reflect the capability of the grain transportation and handling system to accommodate sales projections are being established. This will be useful, a forward planning tool for all the industry participants, as will a similar effort under the GTA to develop a forecast to the end of this calendar year with wider shipper input for the movement of grain.

The GTA, grain companies, regulatory bodies and the railroads are actively taking steps to conduct an all-encompassing review of the entire western grain forwarding system. This project called for, driven by and paid for by the industry participants should provide valuable guidance on the future direction of grain transportation and handling systems. The challenge of handling the 1993 and 1994 grain crop are unprecedented and, to a very large extent, attributable to circumstances that are unlikely to be repeated. The initiatives itemized have moved the process forward.

In addition, CP's western Canadian grain fleet will increase to 15,000 cars. This represents the largest capacity ever made available to Canadian grain. Even with these additions to the fleet, it will be extremely challenging to meet the port unload sales targets established by the Grain Transportation Agency for the months of April to July. To do so will require a record grain unload performance on a monthly basis for the port of Vancouver, which was never previously achieved, at least on a sustained basis.

[Traduction]

mains depuis l'automne dernier. Pour bien vous situer, je vous dirai que les prévisions de ventes concernant le transport sur la côte ouest atteignent des niveaux inégalés, des niveaux encore jamais vus pour le système de transport et de manutention des céréales. Le défi sera d'autant plus grand cette année que la situation des travailleurs des silos à céréales est incertaine à Vancouver, surtout en ce qui concerne le déchargement la fin de semaine.

Tout comme il n'y a pas qu'une seule raison à la pénurie de wagons, il n'y a pas de solutions immédiates. Je vous ai déjà énuméré les mesures que nous avons prises à court terme pour augmenter la capacité de manutention et de transport. Nous avons aussi pris d'autres mesures en collaboration avec l'industrie céréalière. Les voici.

De concert avec la Commission canadienne du blé, nous essayons dans la mesure du possible d'utiliser des trains directs, ce qui minimise les manoeuvres supplémentaires puisque les marchandises sont acheminées par des tranches de wagons, et nous utilisons aussi des camions pour le transport vers les terminus intérieurs des lignes principales. Nous encourageons le déchargement aux terminaux portuaires et le chargement à l'intérieur des terres durant la fin de semaine. Nous avons augmenté le nombre des embranchements sur lesquels les wagons vides doivent être récupérés 10 heures plus tard.

D'autres initiatives importantes sont aussi en cours. Nous avons établi en ce qui concerne les ports, en collaboration avec l'Office de transport du grain et la Commission canadienne du blé, des objectifs qui reflètent la capacité du système de transport et de manutention des céréales pour pouvoir donner suite aux prévisions de ventes. Cela sera utile, en tant qu'outil de planification à long terme pour tous les intervenants de l'industrie, tout comme les efforts entrepris, avec l'OTG, pour établir des prévisions jusqu'à la fin de l'année civile pour les déplacements de céréales, et ce avec l'aide des expéditeurs.

L'OTG, les entreprises céréalières, les organismes de réglementation et les chemins de fer ont entrepris d'effectuer une étude approfondie de tout le système de transport des céréales de l'Ouest. Ce projet qui a été préconisé et qui est administré et financé par les intervenants de l'industrie, devrait permettre de recueillir des renseignements utiles sur l'orientation future des systèmes de transport et de manutention des céréales. Le défi que représente la manutention des récoltes céréalières de 1993 et de 1994 est sans précédent et il est dans une grande mesure attribuable à des circonstances qui risquent fort peu de se répéter. Les initiatives dont je vous ai parlé devraient nous permettre d'accomplir des progrès.

Qui plus est, le nombre des wagons céréaliers utilisés par le CP dans l'Ouest canadien passera à 15 000. Il s'agit du parc le plus important jusqu'à maintenant pour le transport des céréales canadiennes. Malgré tout, il sera extrêmement difficile d'atteindre les objectifs de vente concernant le déchargement portuaire établis par l'Office du transport du grain durant les mois d'avril à juillet. Pour ce faire, il faudra que la performance en ce qui concerne le déchargement atteigne chaque mois dans le port de Vancouver des niveaux jamais vus, du moins, pendant une période prolongée.

[Text]

[Translation]

• 1650

There are several prerequisites for the achievement of such performance. First, it will necessitate a regular flow of grain into the country elevator system. Second, it will require the continued support of other participants in the grain transportation and handling system to engage in joint efficiency and capacity-enhancing measures. That includes the railways, particularly the weekend unloading of grain on the west coast.

To help alleviate some of the pressure in the near term, we recommend changes in the following areas: weekend unloading at Vancouver, which would increase rail capacity very significantly; short-term improvements to the car allocation system to emphasize capacity enhancing measures; and increased pooling of grain in Thunder Bay, which reduces switching time and increases capacity.

Looking at the longer term, there is an urgent need to address legislative and regulatory changes needed to enhance efficiencies and reduce costs: improved procedures for accelerated branch-line abandonment, including compensation to farmers affected; elimination of the WGTA subsidy to Thunder Bay on moments to the United States, which will allow greater direct movement; changes to the incentive rate provisions of the WGTA; changes to the WGTA to allow the application of demurrage and storage charges on all grain movements; and a complete review of the car allocation system and associated regulations to determine what changes are required. All these measures in combination would increase the capacity and efficiency, and would lower the system cost.

As you have come to appreciate over the last two days, grain logistics is a complex system involving a variety of parties. At CP Rail we consider ourselves among the major participants and take this responsibility very seriously. We have tackled this year's challenges aggressively both on our own and by working with others in the grain transportation and handling system.

By June we will have added 4,500 cars to the Canadian grain fleet, which is an increase of 45%. We're not finished yet. As I mentioned at the outset, CP Rail has also just invested \$65 million in new hoppers and will be renewing leases on a further 3,000 cars. With the continuation of the current joint efforts by the industry, we're confident we can get the job done.

Mr. Chairman, thank you very much for the opportunity of appearing before you today, and we hope we will be helpful and have contributed positively to this process.

We thank you very much.

The Chairman: Thank you, Mr. Sallee and Mr. Conradi, for your submissions.

Il y a plusieurs conditions préalables à une telle performance. Premièrement, il faudra que des céréales soient régulièrement acheminées vers les éleveurs. Deuxièmement, il faudra la collaboration soutenue d'autres intervenants du réseau de transport et de manutention du grain et que les efforts soient coordonnés en vue de l'augmentation de la capacité. J'englobe parmi eux les chemins de fer, surtout pour le déchargement des céréales sur la côte ouest durant la fin de semaine.

Pour atténuer certaines des pressions à court terme, nous recommandons des changements dans les secteurs suivants: déchargement la fin de semaine à Vancouver, d'où une augmentation très marquée de la capacité de transport par rail; amélioration à court terme du système d'affectation des wagons, d'où un meilleur rendement des mesures d'amélioration de la capacité; et constitution d'un plus grand nombre de pools de céréales à Thunder Bay, d'où une réduction de la durée des manœuvres et une augmentation de la capacité.

À plus long terme, il importerait de toute urgence d'apporter des modifications aux lois et règlements pour améliorer l'efficacité et réduire les coûts: procédures améliorées pour l'abandon accéléré des embranchements, y compris l'indemnisation des céréaliculteurs affectés; élimination de la subvention prévue par la Loi sur le transport du grain de l'ouest pour le transport vers les États-Unis à partir de Thunder Bay, d'où des déplacements plus directs; modifications aux dispositions de la LTGO concernant le taux des subventions; modifications à la LTGO afin que puissent être imposées des redevances de stationnement et d'entreposage dans le cas de toutes les expéditions de céréales; et examen complet du système d'affectation des wagons et des règlements s'y rapportant pour déterminer quels changements s'imposent. Si elles étaient conjuguées, toutes ces mesures augmenteraient la capacité et l'efficacité et réduirait le coût du transport.

Comme vous avez pu vous en apercevoir au cours des deux derniers jours, la logistique du transport des céréales est complexe et les intervenants sont nombreux. Chez CP Rail, nous nous considérons au nombre des principaux intervenants et nous prenons cette responsabilité très au sérieux. Nous avons essayé de relever les défis qui se posent cette année en prenant des mesures radicales, seuls ou en collaboration avec d'autres au sein du réseau du transport et de manutention des céréales.

En juin, nous aurons ajouté 4 500 wagons à notre parc de wagons céréaliers, ce qui représente une augmentation de 45 p. 100. Et ce n'est pas tout. Comme je l'ai dit au début, le Réseau CP vient d'investir 65 millions de dollars dans de nouveaux wagons-trémie et renouvellera son contrat de location de 3 000 autres wagons. Si nous continuons de joindre nos efforts à ceux de l'industrie, nous sommes persuadés d'arriver à régler le problème.

Monsieur le président, nous vous remercions de l'occasion qui nous est offerte aujourd'hui de comparaître devant vous et nous espérons que nous vous serons utiles dans vos travaux.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Sallee et monsieur Conradi de votre exposé.

[Texte]

Mr. Marchand: Does CP Rail have a tracking system in Canada?

Mr. Sallee: Yes, we do. We trace all our cars in Canada and we can tell you where those cars are.

Mr. Marchand: And what's the turn-around time, on average?

Mr. Sallee: It does vary, depending on what's happened. I'm not avoiding the question, but we have been experiencing turn-arounds in the area of 20 days to Vancouver and 19 days to Thunder Bay recently. In years gone past, say back in 1988, we have seen it as low as 13 to 14 days to Thunder Bay and 15 to 16 days to Vancouver.

Mr. Marchand: Why was there this discrepancy?

Mr. Sallee: It's a combination of factors you heard from Sandi Mielitz. It's the complicated system we have, the variety of crops, and the increase in specialty crops that have arrived, which has really trebled when compared with past experience. Various events have combined to slow our system down.

We are trying to make substantial improvements. At the same time, I can recall being out in the country in February. I said to myself, not realizing this hearing would take place, that I hope everyone remembers how damn cold it is here because nobody is really moving. Quite often, when we try to get the system moving, you see a great expanse of capacity, but then there is a combination of events. These include the weather, the type of markets, demurrage, what the ports are able to receive and what the railway's capacity is to move it on any given day. Those increments become that small.

Mr. Conradi: On Thunder Bay in particular for April, Mr. Sallee talked about 20 days. The projections and the sales targets that were established for Thunder Bay were intended to allow for an opening of the operations at Thunder Bay much earlier than has happened. In fact during April, because of the late opening and ice situation in Thunder Bay, we've had cars for the most part waiting four days to get unloaded, even though they were going into terminals. It's just an example of the dependency we face with others in the system.

In another week or two, when Thunder Bay will really be up and humming, that turn time should come down considerably. The terminals will not have grain sitting in the elevators. They will be able to get it out expeditiously and we'll be able to bring our cycle times down.

Mr. Marchand: The system isn't working well, is what you're saying. We're all sitting here Looking at all the other participants. I understand you're not the only one. Considering the system with all the other participants, the system isn't working well, obviously.

Mr. Sallee: First, I'd appreciate some understanding also for my fellow colleagues in the rest of the system. We have to separate out what is controllable and what is not controllable. From time to time there will be events that we cannot control. We still have to react to the aftermath of a late opening at Thunder Bay. We still have to move the grain and the terminals still have to move it out. Expect some delays when those events occur. I think those are uncontrollable. At the same time, we

[Traduction]

M. Marchand: Le Réseau CP a-t-il un système de repérage au Canada?

M. Sallee: Oui. Nous suivons les déplacements de tous nos wagons au Canada et nous pouvons vous dire où ils se trouvent.

M. Marchand: Et quel est, en moyenne, le cycle de rotation?

M. Sallee: Il varie, selon les cas. Ce n'est pas que je ne veux pas répondre à votre question, mais il s'est situé récemment autour de 20 jours à Vancouver et de 19 jours à Thunder Bay. Il est déjà arrivé, disons en 1988, qu'il soit aussi bas que 13 ou 14 jours à Thunder Bay ou 15 à 16 jours à Vancouver.

M. Marchand: Pourquoi cet écart?

M. Sallee: Il s'explique par différents facteurs que Sandi Mielitz vous a mentionnés. Le système est plus compliqué qu'avant, sans compter la variété des cultures et l'augmentation des cultures spéciales, du triple, par rapport aux années antérieures. Divers événements ont contribué à ralentir notre système.

Nous essayons de faire en sorte qu'il y ait des améliorations marquées. Je me souviens par contre que j'étais à l'intérieur des terres en février. Ne sachant pas que cette audience aurait lieu, je me suis dit qu'il faudrait que tout le monde se souvienne à quel point il faisait froid parce que rien ne bouge vraiment. Assez souvent, lorsque nous essayons de faire bouger le système nous n'y arrivons pas, pas à cause d'un manque de capacité, mais à cause de divers événements. Je pense aux conditions climatiques, au type de marchés, au stationnement, à la capacité de déchargement dans les ports et à la capacité des chemins de fer de transporter les céréales un jour donné. Ce sont tous des facteurs dont il faut tenir compte.

• 1655

M. Conradi: M. Sali a parlé d'un cycle de rotation d'à peu près 20 jours à Thunder Bay, surtout en avril. Selon les projections et les objectifs établis pour les ventes dans le cas de Thunder Bay, les opérations devaient débuter beaucoup plus tôt. En fait, en avril, à cause d'une ouverture tardive et de l'état des glaces à Thunder Bay, il fallait attendre quatre jours avant que des wagons ne soient déchargés, même si les céréales devaient être entreposées dans les silos. Je ne dis cela que pour vous montrer à quel point nous sommes dépendants.

Dans une semaine ou deux, lorsque les choses seront rentrées dans l'ordre à Thunder Bay, le cycle de rotation devrait être beaucoup plus court. Il n'y aura plus de céréales entreposées dans les silos des terminaux. Elles pourront être déchargées rapidement et nous pourrions raccourcir la période de rotation.

M. Marchand: Ce que vous nous dites, c'est que le système ne fonctionne pas très bien. Vous n'êtes pas le seul d'ailleurs à nous l'avoir dit. Tous les intervenants semblent s'entendre pour dire que le système cloche de toute évidence.

M. Sallee: J'aimerais que vous compreniez aussi la situation à laquelle sont confrontés mes collègues, les autres intervenants dans le système. Il faut faire une distinction entre les événements sur lesquels nous avons une emprise et ceux qui échappent à notre contrôle. Il peut arriver de temps à autre que nous n'ayons pas la maîtrise de la situation. Nous devons nous ajuster à une ouverture tardive à Thunder Bay. Nous devons quand même transporter les céréales et les opérateurs de

[Text]

have to focus on those events that we can control better and try to work away at those. I think that's what the industry is trying to do.

Mr. Marchand: There are some comments that you made that sound as though you don't know what agriculture's about. When you say unforeseeable—it's true, this crisis was unforeseeable. In agriculture there are ups and downs all the time. That's the main problem with agriculture. It's always been that way. In the east we put in supply management primarily to resolve that problem. It's unforeseeable. Well, that's the nature of agriculture. When you say it's unlikely to be repeated, it's going to be repeated if we don't develop a transportation system that can deal with the ups and downs of agriculture. When you're talking about transportation in the west for grain, it's fundamental, isn't it?

Mr. Sallee: It certainly is. I didn't mean to imply that agriculture was a stable commodity area. We have been subject to the highs and lows. We've gone in the last 10 years from a low one year of 10 million tonnes in that terrible drought season in the late 1980s and 1990s, when we had plenty of cars, to high periods of 18 million tonnes, and also periods in which we've done a very good job of efficiently moving grain.

What I really meant by that—and I notice Sandi Mielitz also made reference to it—is to what extent do you plan your operation for the completely unexpected? That perhaps is the point. There obviously has to be a trade-off with costs at some point. I've been responsible for that area. All the people who have worked with me try to work very hard at trying to size the fleet properly. We don't like coming to Ottawa—although you're all very nice gentlemen—in this context. We like to be able to say at the end of the year that we have done a good job.

I think the circumstances that you've seen this year... We were sitting here in September—and I'm not blaming anyone—wondering whether there would be any Russian sales, whether there were going to be any Chinese sales, whether there were going to be any sales, because the crop was coming in late. I had a poll saying there would be 52 million tonnes produced on the prairies last summer. That was in June and there we were in September. We could see a repeat of what was happening last year, not that you could have done a lot in September...

Mr. Marchand: I don't want to criticize CP.

Mr. Sallee: No, I understand.

Mr. Marchand: I'm saying that we're in the business of selling wheat and grain and so on. It has those ups and downs. Mr. Goodale just went to China and Korea and so on to increase sales. So we want to develop a system that's going to be flexible and is going to meet demand. That's the reality of it.

[Translation]

terminaux doivent les expédier. Il faut s'attendre dans ce cas à certains délais. Je pense que nous n'y pouvons rien. Par contre, nous devons concentrer notre attention sur les facteurs sur lesquels nous avons un meilleur contrôle et prendre les mesures qui s'imposent. C'est ce que l'industrie essaie de faire.

M. Marchand: Vous avez dit certaines choses qui me portent à croire que vous ne connaissez pas grand-chose à l'agriculture. Lorsque vous parlez d'imprévisibilité, vous avez raison; cette crise était imprévisible. En agriculture, il y a des hauts et des bas. C'est là le principal problème qui se pose. Il en a toujours été ainsi. C'est pour régler ce problème que nous avons adopté dans l'Est un régime de gestion des approvisionnements. Il est vrai, comme vous le dites, qu'il faut s'attendre à des imprévus dans le secteur agricole. Vous dites que la situation ne risque pas de se répéter, ce à quoi je réponds qu'elle va se répéter si nous ne nous dotons pas d'un système de transport adapté aux hauts et aux bas de l'agriculture. Lorsque vous parlez du transport des céréales dans l'Ouest, c'est fondamental, n'est-ce pas?

M. Sallee: De toute évidence. Je n'ai pas voulu dire que l'agriculture est un secteur primaire stable. Nous avons toujours connu des hauts et des bas. La quantité des céréales à transporter qui avait chuté il y a dix ans à 10 millions de tonnes au cours de la terrible sécheresse qui a sévi à la fin des années quatre-vingt et au début des années quatre-vingt-dix, alors que nous avions suffisamment de wagons, est passée dans certains cas à 18 millions de tonnes, ce qui ne nous a pas empêchés de faire du bon travail sur le plan du transport.

Ce que j'ai vraiment voulu dire—et je sais que Sandi Mielitz a elle aussi parlé de la question—c'est ceci. Dans quelle mesure faut-il planifier en fonction d'événements tout à fait inattendus? C'est peut-être là l'élément clé. Il faut évidemment penser aux coûts à un moment donné. C'est mon secteur. Tous ceux qui travaillent avec moi font tout ce qu'ils peuvent pour évaluer correctement le parc de wagons céréaliers. Nous n'aimons pas tellement avoir à venir vous rencontrer à Ottawa—même si nous vous trouvons tous très gentils. Nous aimerions pouvoir dire à la fin de l'année que nous avons fait du bon travail.

Je pense que les circonstances, cette année... Lorsque nous sommes venus vous rencontrer en septembre—et je ne blâme personne—nous nous demandions si nous allions vendre des céréales à la Russie, si nous allions en vendre à la Chine, bref, si nous allions en vendre tout court, parce que la récolte était en retard. D'après un sondage, il devait y avoir dans les Prairies, l'été dernier, 52 millions de tonnes de céréales. C'était en juin. Et voilà que nous étions en septembre. Nous pouvions voir que la même chose que l'année précédente allait se produire, quoique vous n'auriez pas pu faire grand-chose en septembre...

M. Marchand: Je ne critique pas le CP.

M. Sallee: Non, je comprends.

M. Marchand: Nous faisons le commerce du blé et d'autres céréales. L'industrie a ses hauts et ses bas. Monsieur Goodale revient de Chine et de Corée où il a essayé de mousser les ventes. Nous essayons donc de mettre au point un système qui soit souple et qui nous permette de répondre à la demande. C'est là la réalité.

[Texte]

Mr. Sallee: We understand that. We deal in many commodities, and our reliability offshore is very important—the Chinese, the Japanese and so forth. I agree to that extent that we need to have a reliable system.

• 1700

I'd make a little bit of a footnote there and say that we've had a very unusual circumstance, but how far do we go?

The Chairman: Last question, Mr. Marchand.

Mr. Marchand: I have a last question, but it's just a comment.

I've heard that before. About 10 or 15 years ago when I was working with the then Minister of Agriculture, Mr. Whelan, we were hearing the same thing about the grain transportation system in the west.

We're in 1994 and we've got—

The Chairman: I appreciate what you're saying, Mr. Marchand, but I didn't hear a question, so I'm going to Mr. Harris.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I have a very short question, Mr. Chairman.

Mr. Sallee, when the cars get to the ports for unloading, what kind of incentive is there for the terminal operators to have the cars unloaded and then, once they're empty, to call you up?

Ms Mielitz remarked on the wait for a call to say the cars are empty. What kind of incentive is there for them to make the calls right away? Is there a possibility they might sit on a track somewhere for even one extra day? If that happened with many cars at different terminals—

Mr. Sallee: Do you mean at the origin or at the destination?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): At the destination, in order to improve the turn-around time.

Mr. Sallee: To be helpful here, I think there is a different set of problems being created at the ports.

In response to your question, the incentive is efficiency. Most of the terminals like Vancouver or Thunder Bay are very big operations. It is in their own best self-interest to ensure cars are cleared out as soon as they are unloaded. I would say it's a matter of self-interest as opposed to an attitude of "Well, we can let them sit here because there's no demurrage". There is a different set of problems related to where cars sit waiting. You have to ask why they are waiting.

Mr. Conradi: I would like to comment on that, Mr. Harris.

There is a very broad consensus in the industry, including the terminal operators, that the ability of the railways to charge storage and demurrage would be a positive step forward. Mr. Sallee is quite right in saying that the primary incentive they have is indeed to move as much tonnage through their system as possible, but the entire industry has recognized that amending the WGTA to allow for demurrage and storage would be a positive step.

[Traduction]

M. Sallee: Nous le comprenons. Nous faisons le commerce de bien des denrées et notre fiabilité à l'étranger est très importante—pour les Chinois et les Japonais entre autres. C'est pourquoi je suis d'accord avec vous pour dire que nous avons besoin d'un système fiable.

Je ferai une parenthèse ici et je dirai que les circonstances ont été des plus inhabituelles, mais jusqu'où faut-il aller?

Le président: Dernière question, monsieur Marchand.

M. Marchand: J'ai une dernière question, mais ce n'est qu'un commentaire.

J'ai déjà entendu tout cela. Il y a à peu près 10 ou 15 ans, lorsque je travaillais avec le ministre de l'Agriculture d'alors, M. Whelan, on nous disait la même chose au sujet du transport des céréales dans l'Ouest.

Nous sommes en 1994 et nous. . .

Le président: Je vois où vous voulez en venir, monsieur Marchand, mais vous n'avez pas de question à poser. Je vais donc céder la parole à M. Harris.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): J'ai une toute petite question, monsieur le président.

Monsieur Sallee, lorsque les wagons arrivent dans les ports pour être déchargés, quel intérêt les opérateurs de terminaux ont-ils à les décharger le plus rapidement possible et à vous appeler, lorsqu'ils sont vides?

M^{me} Mielitz a souligné qu'ils tardent parfois à téléphoner pour dire que les wagons sont vides. Quel intérêt ont-ils à téléphoner sur-le-champ? Serait-il possible que les wagons restent quelque part, sur une voie, même un seul jour de plus? Si cela arrive en même temps à des terminaux différents avec de nombreux wagons. . .

M. Sallee: Voulez-vous dire au point de départ ou de destination?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): À la destination, puisqu'on veut améliorer le temps de rotation.

M. Sallee: Je pense que des problèmes tout à fait différents se posent dans le cas des ports.

Pour répondre à votre question, je dirais qu'ils ont intérêt à être efficaces. La plupart des terminaux comme Vancouver et Thunder Bay sont très gros. C'est dans l'intérêt des opérateurs de terminaux de s'assurer que les wagons repartent dès qu'ils ont été déchargés. Je dirais que c'est plutôt une question d'intérêt personnel qu'une tendance à dire que peu importe, puisqu'il n'y a pas de redevances de stationnement. Tout dépend de l'endroit où les wagons sont abandonnés. Il faut se demander pourquoi.

M. Conradi: J'aurais quelque chose à répondre à cela, monsieur Harris.

À peu près tous les intervenants, y compris les opérateurs de terminaux, s'entendent pour dire qu'on ferait un pas en avant en autorisant les chemins de fer à exiger des redevances d'entreposage et de stationnement. M. Sallee a raison de dire qu'ils ont tout intérêt à manutentionner la plus grande quantité de céréales possible, mais l'industrie en entier reconnaît qu'on ferait un pas en avant en modifiant la LTGO de manière à autoriser la perception de redevances pour le stationnement et l'entreposage.

[Text]

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay. I guess I was getting back to demurrage.

Mr. Sallee: There are other types of situations. We're getting into more grades of grain, although that is not always the prevalent situation. It's our strength and also our weakness. Marketing of different types of grain across the world to match the crop requires different types of specialties in terms of the storage and cleaning of grain and the amount you have available.

Sandi Mielitz also made reference to specialty crops that are forwarded directly to the vessels. You may have everything planned quite properly, including the terminal elevator, and everyone does everything properly, but there could suddenly be a storm on the Pacific, a ship is set back, and it sits for a couple of days. Perhaps somebody decides not to send the ship, which happens from time to time. Maybe they ship early and say they have some peas and lentils and things they can ship right now, but then the ship doesn't arrive for 15 days and there is no storage capability.

The Chairman: Excuse me, Mr. Sallee, but I don't really think this committee is interested in that. We realize there are problems—

Mr. Sallee: Okay.

The Chairman: —but if we could limit ourselves, what we're really looking for are solutions to this.

Mr. Sallee: Okay.

Mr. Jordan: I know where your loyalties are. They are with CP. If CP owned and operated the seaway, however, would you use it to move great volumes of grain?

Mr. Sallee: Yes, I think so.

Mr. Jordan: You see the problem we have in this committee. We had a group in from the seaway and they're in desperate straits for business. You people have the other kind of problem. So both of you have problems. They have the capacity and they're not moving it; you have more than you can move.

Mr. Sallee: I don't mean to be facetious, but many of the problems that are being incurred happen of course when the seaway isn't open.

Mr. Jordan: I know. You have to take that factor into consideration, of course. There is a pretty long season there, however, when they are open and ready to go.

Mr. Sallee: That's right, and we anticipate there will be a long-term future for Thunder Bay. We continue to ship very large volumes. In fact, with the current situation, expect to ship even larger volumes to Thunder Bay this year. Our capacity is set up, aimed at this, and we have made major investments over the years to make sure that grain does move to Thunder Bay.

So there have been changes. I'm not sure that we agree entirely with all the reasons that perhaps some of the seaway people have put forward, but there has been a shift away. There's no doubt. We see it in our statistics.

[Translation]

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je suppose que tout revient à la question du stationnement.

M. Sallee: Il y a d'autres genres de situations. Nous avons à transporter plus de catégories de céréales, même si cela ne se voit pas partout. C'est notre point fort et aussi notre faiblesse. La commercialisation de différents types de céréales un peu partout dans le monde exige des compétences différentes pour ce qui est de l'emmagasiner et du nettoyage, et tout dépend aussi de la quantité de grains dont nous disposons.

Sandi Mielitz a aussi parlé des cultures spéciales qui sont expédiées directement vers les navires. Tout peut avoir été bien planifié à l'avance, un silo peut avoir été réservé et chacun a fait ce qu'il avait à faire, mais une tempête peut tout à coup se déchaîner dans le Pacifique; le navire est en retard et le chargement doit attendre pendant quelques jours. Il peut aussi arriver que quelqu'un décide de ne pas envoyer de navire. Il peut aussi arriver qu'on ait des petits pois et des lentilles à expédier tout de suite par navire, mais que celui-ci a 15 jours de retard et qu'on ne puisse les entreposer nulle part.

Le président: Excusez-moi, monsieur Sallee, mais je ne pense pas que cette question intéresse vraiment le Comité. Nous savons que des problèmes se posent. . .

M. Sallee: C'est parfait.

Le président: . . . mais si vous pouviez vous en tenir au problème à l'étude, nous aimerions bien connaître les solutions que vous pourriez avoir à nous proposer.

M. Sallee: Ça va.

M. Jordan: Je connais votre loyauté. Vous êtes loyal au CP. Si le réseau CP était propriétaire de la voie maritime, transporteriez-vous de plus grandes quantités de céréales par bateau?

M. Sallee: Je pense que oui.

M. Jordan: Vous voyez le problème qui se pose pour nous. Nous avons rencontré un groupe de représentants de la voie maritime qui ne demanderait pas mieux que de faire des affaires. Votre problème est tout le contraire. Vous avez chacun vos problèmes. Ils ont une capacité de transport qui est sous-utilisée alors que vous avez plus de céréales que vous pouvez en transporter.

M. Sallee: Je ne voudrais pas passer pour un facétieux, mais des problèmes se posent surtout lorsque la voie maritime n'est pas ouverte.

M. Jordan: Je le sais. Il faut bien tenir compte de ce facteur. La saison y est cependant très longue.

M. Sallee: Vous avez raison et l'avenir s'annonce prometteur pour Thunder Bay. Nous continuons à expédier de très gros tonnages. En fait, la situation étant ce qu'elle est, nous nous attendons à expédier de plus grandes quantités encore de céréales cette année à Thunder Bay. C'est ce que nous avons prévu, et nous avons d'ailleurs fait d'importants investissements au fil des ans pour nous assurer que des céréales seraient expédiées via Thunder Bay.

Des changements sont intervenus. Je ne suis pas certain que nous soyons tout à fait d'accord avec les représentants de la voie maritime quant aux raisons de tout cela, mais il y a eu un changement. Cela ne fait aucun doute. Nous le voyons par nos statistiques.

[Texte]

Mr. Jordan: And you lease cars sometimes.

Mr. Sallee: We lease a large number of cars.

Mr. Jordan: Would you ever lease ships to move grain?

Mr. Sallee: It hasn't come to mind, no.

Mr. Jordan: I know, because you're in competition with them.

Mr. Sallee: On certain domestic movements we're in competition. We also have to listen to our eastern customers' needs and what they want to see in terms of inventory levels and doing things better and more efficiently. So we listen to that. But we also have a very major partnership with the terminals and the seaway people for moving export grain.

Mr. Conradi: We've looked at that issue very carefully. We honestly believe that for the vast majority of grain moving east, which is essentially export grain, as far as we can sensibly project out for 10 or 20 years, the most economic means of moving grain into export position to the St. Lawrence is going to be a combination of rail and water. We believe we will be natural competitors with the seaway insofar as delivery of domestic grain for consumption in eastern Canada is concerned. We believe the principal advantage that our customers are telling us we have is that there is much less handling of the product in order to receive it rail—direct than there is if you have to put it into an elevator, into a ship, into another elevator, onto a truck, and deliver it to the customer's door. The rail—direct thing allows that customer to take smaller inventory, smaller shipments, and better and more tightly control his inventory levels. That's why they're telling us in that particular part of the business that they prefer rail service, even though the pure freight rates for the movement... if you just compare water freight rates versus rail freight rates, the freight rates for rail are about 40% higher than they are for water movement. But if you combine all those other handling costs associated with moving product over the seaway, it's cheaper all in all to take grain by rail.

Mr. Hubbard: I'll go back to costs again. I didn't get an answer from the last group, CN. In terms of cost per tonne per mile, what does it cost to move grain? Is that the way you do your billing?

Mr. Sallee: No. It's hard to explain, but I think what everyone has been trying to say is that it is a mileage-based cost system. You take all the costs and you average those costs out per mile. So if you are, say, from Saskatoon and you are trying to establish a rate to Vancouver, it would be mileage-based based on the total average cost. It would be, of course, a different rate if you were in Calgary because the mileage is much shorter. It's a combination of both.

Mr. Hubbard: What would it cost to move a tonne of wheat from Saskatoon into Vancouver?

Mr. Sallee: From a mid-point, I would say—and I don't know whether it's from Saskatoon right now—but the average freight rate is going to be \$29.42 starting August 1, 1994, give or take a nickel or a dime.

[Traduction]

M. Jordan: Et il vous arrive parfois de louer des wagons.

M. Sallee: Nous louons un grand nombre de wagons.

M. Jordan: Iriez-vous jusqu'à louer des bateaux pour expédier les céréales?

M. Sallee: Nous n'avons pas songé à cette solution.

M. Jordan: Je le sais, parce que ce sont vos concurrents.

M. Sallee: Nous sommes en concurrence en ce qui concerne une partie du transport au Canada. Nous devons aussi être à l'écoute de nos clients de l'Est de manière à pouvoir mieux y répondre et nous devons savoir ce qu'ils envisagent comme niveau de stock. Je dois ajouter cependant que nous entretenons de bons rapports avec les opérateurs de terminaux et les représentants de la voie maritime pour ce qui est de l'expédition des céréales destinées à l'exportation.

M. Conradi: Nous avons étudié cette question très soigneusement. Nous croyons sincèrement, dans la mesure où nous pouvons faire des prévisions pour les 10 ou 20 prochaines années, que le moyen le plus économique d'expédier la plus grande partie des céréales à destination de l'est, dans le marché d'exportation, est de recourir au transport par rail et par eau. Nous ferons naturellement concurrence à la voie maritime pour ce qui est par contre des expéditions de céréales canadiennes destinées à être consommées dans l'Est. D'après ce qu'ils nous ont dit, le principal avantage pour nos clients c'est que le produit expédié par le rail exige beaucoup moins de manutention que lorsqu'il faut l'emmagasiner dans un silo, le charger sur un navire, puis dans un autre silo et enfin dans un camion pour qu'il puisse être livré à domicile. Le transport par rail permet au client de prendre possession de plus petites quantités de céréales et d'exercer un contrôle sur leurs stocks. C'est pourquoi ils préfèrent dans ce cas le transport par rail, même si les tarifs marchandises pour l'expédition... si vous comparez le fret maritime au fret ferroviaire, vous verrez que le coût du transport par rail est supérieur d'environ 40 p. 100 à celui du transport par eau. Si vous tenez compte cependant des coûts de manutention que suppose le transport par voie d'eau, vous verrez que le transport par rail est plus économique.

M. Hubbard: J'aurais quelques questions à poser au sujet des coûts. Nos derniers témoins, les représentants du CN, n'y ont pas répondu. Combien en coûte-t-il par tonne, par mille, pour expédier les céréales? Est-ce la façon dont vous calculez les coûts?

M. Sallee: Non. Cela est difficile à expliquer, mais ce que chacun a essayé de vous dire, je pense, c'est que les coûts sont fonction du millage. Vous additionnez tous les coûts et vous en faites la moyenne par mille. Donc, si vous êtes à Saskatoon et que vous voulez avoir le tarif pour Vancouver, il serait calculé à partir du nombre de milles, compte tenu du coût total moyen. Le prix serait bien sûr différent si vous étiez à Calgary, ville qui est située beaucoup moins loin. C'est un peu des deux.

M. Hubbard: Combien coûte le transport d'une tonne de blé de Saskatoon à Vancouver?

M. Sallee: À partir de la destination mitoyenne, je dirais—et je ne sais pas au juste si c'est à partir de Saskatoon—que le fret moyen va être de 29,42\$ à partir du 1^{er} août 1994, somme à laquelle vous pouvez ajouter ou dont vous pouvez retrancher quelques cents.

[Text]

Mr. Hubbard: We, from Atlantic Canada, have some trouble with this thing. If we put together what is put by the Government of Canada into this grain transportation over a five-year period, it's twice what they're putting into the Newfoundland fishery over the same five years.

Does this \$29 include the subsidy? Is that with or without it?

Mr. Sallee: That includes both. That is the shipper portion as well as the government portion of the rate.

Mr. Hubbard: One final point. Have you ever thought of other ways of handling this grain? We had hopper cars, but you talk about specialty crops. In the transportation system today, especially with ocean freight, we use a lot of containers. With that you have a commodity that would be fixed in time and fixed in space, in terms of the quality. Have you ever considered that in terms of—

Mr. Sallee: Yes.

Mr. Hubbard: You have.

Mr. Sallee: In fact, I think some containers, especially on the specialty grains, including empty return containers, do move through Vancouver. At least at one time that was a substantial piece of the business that was being done from Canada—specialty grains in containers to Japan and other places.

• 1710

Mr. Hubbard: Would that speed up your process?

Mr. Sallee: It's a different way of looking at the business. It may well be that things like that will have to be looked at, especially if we cannot solve some of the other logistic problems at port.

Mr. Conradi: In fact, we built and designed a container specifically for handling grain. We've been running it on an experimental basis in Alberta now for three years, in order to determine whether in fact it would be more economical and a faster means of moving grain to Vancouver.

The conclusion from that experiment is that the cost of trucking that product to and from the container facility, combined with the lower amount of product you can put in a container versus the very substantial amount of grain that you can put in a hopper car, is such that the most economical means of moving that product was deemed to be by hopper car.

Mr. Hubbard: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Hubbard.

I know the chairman should never comment, but there are two points, Mr. Sallee.

One is that the shortage of grain cars started, as we can best ascertain, sometime last September. As I understand it, the shipping season was open on the Great Lakes until December 27 or 28, but there was the inability of the rail companies to get the grain to the ports, as you well know.

[Translation]

M. Hubbard: Nous, dans l'Atlantique, ne voyons pas les choses de la même façon. Si vous additionnez toutes les sommes que le gouvernement du Canada consacre au transport des céréales en cinq ans, vous verrez que le total est deux fois supérieur à ce qu'il investit dans les pêches de Terre-Neuve au cours de la même période.

Cette somme de 29\$ englobe-t-elle la subvention? Oui ou non?

M. Sallee: Elle inclut la part de l'expéditeur et celle du gouvernement.

M. Hubbard: Une dernière question. Avez-vous songé à d'autres moyens de manutention de ces céréales? Nous avions des wagons-trémie, mais vous avez aussi parlé de cultures spéciales. De nombreux conteneurs sont utilisés aujourd'hui pour le transport, surtout pour le transport maritime. Ce moyen de transport vous garantirait une certaine stabilité côté délais et capacité. Avez-vous déjà songé à . . .

M. Sallee: Oui.

M. Hubbard: Vous y avez songé.

M. Sallee: En fait, je crois que certains conteneurs, surtout dans le cas des céréales spéciales, y compris des conteneurs vides de retour, passent par Vancouver. À une époque, du moins, cela représentait une bonne partie des expéditions canadiennes—les cultures spéciales dans des conteneurs à destination du Japon et d'autres pays.

M. Hubbard: Est-ce que cela accélérerait vos opérations?

M. Sallee: C'est une façon différente de fonctionner. Il se pourrait très bien que nous ayons à envisager ce genre de chose, surtout si nous ne parvenons pas à régler les autres problèmes logistiques au port.

M. Conradi: Nous avons d'ailleurs construit un conteneur spécialement conçu pour la manutention des céréales. Nous l'utilisons à titre expérimental en Alberta depuis trois ans afin de vérifier si cela nous permettrait de transporter les céréales plus rapidement et à moindre coût à Vancouver.

La conclusion de cette expérience est que le coût de transport par camion de ce produit à partir et à destination de l'entrepôt est tel, compte tenu du fait que le volume de produit transporté dans un conteneur est bien moins important que celui que peut transporter un wagon-trémie, que le moyen le plus économique est le transport par wagon-trémie.

M. Hubbard: Merci.

Le président: Merci, monsieur Hubbard.

Je sais que le président ne doit jamais faire de commentaires, mais il y a deux points que j'aimerais vérifier avec M. Sallee.

Premièrement, la pénurie de wagons céréaliers a commencé probablement vers le mois de septembre dernier. Même si la saison de navigation dans les Grands Lacs s'est prolongée, je crois, jusqu'au 27 ou 28 décembre, les compagnies ferroviaires ont été incapables, comme vous le savez, d'acheminer les céréales jusqu'aux ports.

[Texte]

Mr. Conradi, what you mentioned about the use of the grain and the preference of keeping it in one car fails in the test of efficiency of the system. We've had evidence at this committee that if you're looking at efficient use of rail cars, you use every mode of transportation in order to get your products to market.

Those extra 15 to 18 days that would be used to get the grain to the downriver ports at this particular period of time does not make sense, inasmuch as we're experiencing a shortage of grain cars.

Mr. Conradi: I might add, Mr. Comuzzi, that the kinds of cycle times we're getting from Thunder Bay to eastern Canada and back again are indeed very good. During the winter months when we were moving substantial quantities for the Canadian Wheat Board, our complete cycle time from Thunder Bay to the east and back was in the order of 10 to 12 days.

The Chairman: That's in the event that you don't experience any of the 16 accidents on that northern route that we've experienced since last September.

Mr. Sallee: Those weren't all, or any necessarily, on our line.

The Chairman: Six of them were. Anyway, I'm not to get into a debate here.

M. Guimond: Le transport des grains permet certainement à une compagnie comme le CP de réaliser des profits très intéressants.

Serait-il possible de savoir quelle proportion des profits globaux de la compagnie provenait du transport des grains l'an dernier, incluant les subventions?

Mr. Sallee: I mentioned before that the revenues generated from grain are 20% to 25% of our total volume.

The system for costing and attributing contribution is a bit complicated, in the sense that 20% over the volume variable costs go towards contribution. What that means is that during any given year, depending on the total volumes on the railway that are covering those overall costs, the profits would go up or down depending on what is really happening.

This is if you're talking about net profits. I think the important thing here to remember is that the contribution of 20% is not what you put in your pocket; it is 20% going towards all other constant costs as defined by the NTA, plus of course a profit.

I can't answer your question with a precise number by saying that if our profits were *x* last year, 20% was grain. But it was very important, and obviously in years where we have good volumes of grain our profits go up.

That is again a very important self-motivated mechanism that we all have to try to ensure that these situations don't happen. Whether that is our responsibility in planning the system, which to an important degree we're taking responsibility for, but also the importance of working with the grain industry, not to just come here and say, well, there are all these problems, so why don't you fix it. . . I think most of us are spending most of our time with the grain companies and farmer groups and so forth trying to come up with a consensus, but it's a very hard thing to do in our current day.

[Traduction]

Monsieur Conradi, ce que vous nous avez dit au sujet de la manutention des céréales et de la méthode que vous préconisez qui consiste à garder les céréales dans le même wagon, va à l'encontre des critères d'efficacité du système. Le comité a obtenu la preuve que pour rentabiliser véritablement les wagons de chemins de fer, il faut faire appel à tous les modes de transport possibles pour faire parvenir les produits jusqu'au marché.

Il est inexcusable que vous ayez besoin de 15 ou 18 jours supplémentaires pour faire parvenir les céréales jusqu'aux ports en aval à cette période de l'année où il y a pénurie de wagons céréaliers.

M. Conradi: Monsieur Comuzzi, permettez-moi de préciser que les délais de transport aller-retour entre Thunder Bay et l'Est du Canada sont tout à fait raisonnables. Pendant l'hiver, lorsque nous transportons d'énormes quantités pour le compte de la Commission canadienne du blé, il nous fallait 10 à 12 jours pour faire l'aller-retour entre Thunder Bay et l'Est.

Le président: Cela, c'est dans la mesure où vous n'avez pas d'accident comme cela est arrivé 16 fois sur cette ligne du Nord depuis septembre dernier.

M. Sallee: Mais tous ces accidents n'ont pas nécessairement eu lieu sur notre ligne.

Le président: Il y en a eu six. Mais, de toute façon, je ne vais pas me lancer dans un débat.

Mr. Guimond: Grain transportation certainly allows a company such as CP to make very substantial profits.

Could you tell us what percentage of the company's total profits was generated last year by grain transportation, including subsidies?

M. Sallee: J'ai dit un peu plus tôt que les recettes provenant du transport des céréales représentaient 20 à 25 p. 100 de notre chiffre d'affaires total.

Le système de calcul et d'attribution est un peu compliqué, étant donné que 20 p. 100 du volume des coûts variables sont prélevés sur les rentrées. Autrement dit, les profits varient en fonction des rentrées globales que la compagnie de chemin de fer utilise pour payer ses dépenses générales.

Voilà comment se présente la situation sur le plan des bénéfices nets. Je pense qu'il est important de rappeler que la contribution de 20 p. 100 ne va pas directement dans nos poches; elle nous sert à assumer tous les frais fixes, tels que définis par l'ONT, et évidemment à prendre un bénéfice.

Je ne peux pas vous donner un chiffre précis pour répondre à votre question et vous dire que si nos profits étaient de *tant* l'an dernier, les céréales en représentaient 20 p. 100. Mais le pourcentage était très important et, bien entendu, nos bénéfices augmentent les années où nous transportons de grandes quantités de céréales.

Il s'agit d'un mécanisme très important qui nous incite à faire en sorte que de telles situations ne se produisent pas. Il faut planifier le système et nous en assumons une grande part de responsabilités, mais il est important également de collaborer avec l'industrie céréalière plutôt que de venir se plaindre ici de tous nos maux et problèmes. . . Je pense que la plupart d'entre nous consacrons la plus grande partie de notre temps aux compagnies céréalières et aux groupes d'agriculteurs dans le but d'obtenir un consensus, mais, de nos jours, c'est très difficile d'y parvenir.

[Text]

[Translation]

• 1715

Mr. Conradi: Mr. Guimond, perhaps I might add to that very quickly. In determining the 20% contribution, which is reviewed every four years by the National Transportation Agency, one of the references is to look at that 20% contribution as it relates to the fairness of that contribution in relation to other bulk commodities.

In making that review, very recently the National Transportation Agency concluded that that contribution level is very much in line with the kinds of contributions that we earn on handling similar commodities and it's fair in relation to those commodities.

M. Guimond: Dans le même ordre d'idées, c'est-à-dire la collaboration de tous les intervenants, dans le rapport que j'ai ici, qui n'est pas nécessairement une traduction mot à mot, on dit qu'il est possible que le CP ait transporté cette année un nombre record de 19,1 millions de tonnes, soit 600 000 tonnes de plus que la récolte de l'an passé, ce qui est largement supérieur à la moyenne annuelle de 18,6 millions tonnes au cours des 10 dernières années.

Vous dites que pour arriver à cela, on devrait être capable de décharger hebdomadairement 2 500 wagons dans le port de Vancouver, etc. On parle d'autres intervenants du système de transport qui devraient accepter de travailler en collaboration. On peut parler de la collaboration de personnes ou de groupes, mais est-ce que des efforts concrets ont été faits en vue d'obtenir cette collaboration?

Mr. Sallee: Yes, there are specific things that we are asking. . . working with people, not asking necessarily.

First, I should mention that the record level—it's maybe tricky wording in there, but in order to meet the sales forecasts, and if we achieve that and we're naturally trying to achieve it, that would be a record for us and one that has not been done before. So it's a challenge. That's the first thing.

The second thing is we feel there are constraints over and above car supply, because I think we are in much better shape in terms of car availability now, whether it's weather or whether it leasing, or whatever it is. The important thing now is, how do the different system pieces come together?

One area, weekend unloading, would really help us get to those levels, because we have a seven-day operation fitting into a five-day operation. Obviously, it's unbalanced. Now, I'm not blaming. I understand what the problems are. And unlike many other years, where we've had good cooperation in getting weekend work—and I think the grain terminal elevators want to work the weekend, they want to work a seven-day week—we're having some difficulties at this time.

Mr. Hoepfner: Thanks, gentlemen, for coming. We've now listened to two railways systems giving testimony.

M. Conradi: Monsieur Guimond, j'aimerais ajouter quelque chose très rapidement. Le calcul du versement de 20 p. 100 qui est révisé tous les quatre ans par l'Office national des transports tient compte de certains critères équitables de comparaison avec le transport des autres denrées en vrac.

L'Office national des transports a conclu, au cours d'une très récente révision, que les versements que nous recevons sont tout à fait comparables à ce que nous percevons pour le transport de denrées similaires, et sont jugés équitables.

Mr. Guimond: With respect to co-operation between the various stakeholders, I can read in the document I have with me—and I am paraphrasing here—that CP Rail might have transported this year a record number of 19.1 million tons, that is 600,000 tons more than last year's crop. This is clearly above the annual average of 18.6 million tons for the last ten years.

You say that to reach such a level, 2,500 cars should be unloaded every week in the port of Vancouver, etc. The report says that other stakeholders in the transportation system should be willing to co-operate. People or groups may be ready to co-operate. But were concrete efforts made to encourage this co-operation?

M. Sallee: Oui, il y a un certain nombre de choses que nous demandons. . . Plutôt, nous travaillons avec les gens, sans nécessairement leur demander.

Tout d'abord, j'aimerais mentionner que le niveau record. . . C'est peut-être un peu compliqué à expliquer, mais nous faisons des prévisions que nous voulons bien entendu voir se réaliser. Et si nous atteignons nos objectifs, c'est un record pour nous. Par conséquent, il y a une motivation au départ.

Deuxièmement, nous estimons que nous avons d'autres contraintes que celles de la disponibilité des wagons, car je pense que nous sommes actuellement beaucoup mieux organisés à ce sujet. Mais les autres contraintes sont le temps, le calendrier de location, etc. L'important pour nous, c'est de trouver le moyen de réunir tous les éléments différents.

Par exemple, ce serait vraiment avantageux pour nous de pouvoir décharger la marchandise les fins de semaine, parce que, travaillant sept jours sur sept, nous devons nous plier au calendrier des opérations de déchargement qui ne compte que cinq jours par semaine. Il est clair qu'il y a une incompatibilité. Je ne jette la pierre à personne et je comprends les problèmes. Les autres années, cela se passait bien pour le déchargement pendant les fins de semaine—je crois d'ailleurs que le personnel des silos de fin de ligne veut travailler les fins de semaine, il veut travailler tous les jours de la semaine. Mais en ce moment, nous éprouvons quelques difficultés.

M. Hoepfner: Messieurs, je vous remercie d'être venus. Nous avons entendu le témoignage de deux entreprises ferroviaires.

[Texte]

I've farmed for 35 years and when I hear two of my main—what do you call it—partners in the business telling me they want more demurrage charges on my grain, I get a little hostile. For 35 years I've listened to complaints that it's the railways or it's labour. I've grown the grain, but the rest of the people haven't done their job as far as I'm concerned.

It bothers me when in the 1970s we built you 18,000 hopper cars with government money or Wheat Board money. In the early 1980s you signed an agreement that you would provide grain pronto—like—and if you didn't you would be subject to fines—and today we're here again and you can't deliver grain. It seems strange, doesn't it?

I heard the other witness testify to fiscal responsibility. When I pick up the paper, and maybe I shouldn't read papers, I see you've laid off 10,000 people in the last three years between the two railways. You're predicting to lay off another 10,000, but you can afford to give one of your people a \$400,000 bonus for losing less money. Where is the fiscal responsibility?

The Chairman: Is there a question in there somewhere?

• 1720

Mr. Hoepfner: Yes. Can you use that money to build cars instead of spending it on management? It's simple.

Mr. Sallee: As I said before, Mr. Hoepfner, we certainly have every motivation to get the cars. I'm telling you today that we're investing \$65 million to build new capacity—900 cars. I can't make any further commitment in that regard, but I know our own staffing and planning is looking to see what more we can do in the future in that area.

As far as staff reductions are concerned, this is an absolute reality of the real world. We have to reduce our costs if we are going to get shareholders to continue to invest in the railway in a viable sense. I would be pleased to talk to you at any time about that aspect of the business because it's an important one to us.

Mr. Hoepfner: What will you do if there are no farmers left?

Mr. Sallee: As I said early in my statement, grain is essential to the survival of CP. We would have to make a massive change in the way we operate as a business if we did not have grain or grain farmers, and that is absolutely foremost in our mind as we make suggestions in terms of efficiencies and cost, whether it be the WGTA or how we move grain today. No farmer, no railway.

Mr. Hoepfner: In the 35 years that I've farmed, I've never seen an elevator empty, without grain. During the coldest winter, if you wanted grain it was there. I've heard the excuses the winters were too cold; there's too much grain to move. I

[Traduction]

J'ai exploité une ferme pendant 35 ans et cela m'agace un peu lorsque j'entends deux de mes principaux partenaires en affaires dire qu'ils souhaitent augmenter les frais de stationnement. Pendant 35 ans, j'ai écouté les gens se plaindre. C'était soit les transports ferroviaires, soit les syndicats. Moi, je produisais le grain, mais il me semble que les autres n'ont pas fait leur part du travail.

Quand je pense qu'on vous a construit 18 000 wagons—trémies dans les années soixante-dix, avec l'argent du gouvernement ou de la Commission canadienne du blé! Au début des années quatre-vingt, vous avez signé une entente par laquelle vous vous engagiez à transporter rapidement les grains. Cette entente prévoyait des amendes en cas de retard et aujourd'hui, vous venez nous dire que vous ne parvenez pas à assurer le transport. C'est étrange, vous ne trouvez pas?

L'autre témoin a parlé de responsabilité financière. Or, quand j'ouvre le journal, je constate que 10 000 personnes ont été licenciées depuis trois ans dans vos deux compagnies ferroviaires. Je ne devrais peut-être pas lire le journal! Vous prévoyez 10 000 autres licenciements, mais vous pouvez vous permettre d'offrir une prime de 400 000\$ à un membre de votre personnel pour dépenser moins d'argent. Et vous parlez de responsabilité financière?

Le président: Est-ce qu'il y a une question là-dedans?

M. Hoepfner: La voici. Pouvez-vous utiliser cet argent pour construire des wagons plutôt que de le distribuer à la direction? C'est simple.

M. Sallee: Comme je l'ai déjà dit, monsieur Hoepfner, nous voulons vraiment augmenter notre part de matériel roulant. Nous investissons 65 millions pour la construction d'un nouveau parc de 900 wagons. Je ne peux rien annoncer d'autre à ce sujet, mais je sais que nos services du personnel et de la planification analysent en ce moment les différentes possibilités qui se présenteront prochainement à nous dans ce domaine.

Quant aux réductions de personnel, c'est une réalité absolue du monde actuel. Nous devons réduire nos coûts d'exploitation si nous voulons que nos actionnaires continuent à investir dans une compagnie ferroviaire qui promette d'être viable. Je suis à votre disposition pour vous parler de ce volet de nos activités qui est important pour nous.

M. Hoepfner: Que ferez-vous lorsqu'il ne restera plus d'agriculteurs?

M. Sallee: Comme je l'ai dit au début de mon exposé, les céréales sont essentielles à la survie du CP. Si les céréales ou les céréaliculteurs venaient à disparaître, notre société devrait complètement modifier ses opérations. Nous le savons très bien et nous proposons différents moyens d'augmenter l'efficacité et de contenir les coûts, aussi bien au niveau de la LTGO ou des méthodes de transport du grain utilisées de nos jours. Sans agriculture, il n'y aurait plus de chemins de fer.

M. Hoepfner: J'ai été agriculteur pendant 35 ans et je n'ai jamais vu de silos vides. En plein cœur de l'hiver le plus froid, on pouvait toujours se procurer du grain. J'ai entendu toutes sortes d'excuses. Les hivers sont trop froids; il y a trop de grain

[Text]

would just suggest that the Americans haven't had the grain to move because they didn't have the crop. That's why we're moving it there. If that extra tonnage isn't there, there's something wrong in the system here somewhere.

Mr. Conradi: Mr. Hoepfner, first of all, in demurrage, we'd be delighted if we never collected a cent of demurrage. The whole purpose of demurrage in storage is to try to "incent" efficient use of equipment. It's not trying to create some big cash pool we can all dip into.

Mr. Easter: I certainly echo Jake's thoughts. I'm amazed that there haven't been penalties imposed on the railways for the lack of rolling stock. In any event, there seems to be some confusion around the moneys received by the railways on this. I'd just like to run this by you and see if you agree.

Really, in the Western Grain Transportation Act, what we have for the railways is a cost of production plus, paid to the railways on a cost-shared basis between farmers and the government, with the farmers picking up an ever-increasing share of that cost. Would that be correct?

Mr. Sallee: Yes, that's correct.

Mr. Easter: I know in the farm community we're always attacked in the supply management sector for cost of production, but I think that's a fair assessment of what you've got under the Western Grain Transportation Act. Leave that alone for the moment.

CN mentioned, when they were before us, they had 5% to 10% of their cars tied up for a considerable length of time. For days on end, they're either acting as storage or whatever. Do you have the same problem?

Mr. Sallee: Yes. If we wanted to get specific on numbers, we could deliver those numbers, but I wouldn't argue with that.

Mr. Easter: You do have cars; would you have any idea what those cars are related to? Are they producer cars, specialty crops, or what?

Mr. Sallee: It could be a variety, and I don't want to pick out a specific segment. It depends on what the circumstances are at any given time. I would say a common problem would be specialty crops because of a lack of storage. Neptune terminal is the only place I know of where storage takes place for lentils and peas and so forth, so quite often we're waiting for that. If there is ever a situation where, for one reason or another, we get the wrong grades, ships don't arrive, the system backs up—there could be a variety of circumstances. Unfortunately, every circumstance seems different these days in terms of what the reason is this week.

Mr. Easter: In terms of specialty crops and/or producer cars then that are causing some of the problem—we'll certainly not say all—do they have any kind of preferential treatment in terms of movement within the system versus Canadian Wheat Board grains, or is it all the same?

Mr. Sallee: I'm not aware of any preferential—

[Translation]

à transporter. Les Américains n'ont pas de grain à transporter, puisqu'ils n'ont pas les mêmes récoltes que nous. C'est pourquoi nous faisons le transport du grain. Si nous n'avons pas ce tonnage supplémentaire, c'est que quelque chose ne tourne pas rond.

M. Conradi: Pour commencer, monsieur Hoepfner, nous serions ravis de n'avoir jamais à percevoir de frais de stationnement. Le but principal des frais de stationnement, c'est d'encourager une utilisation efficace du matériel. Et non pas de constituer une réserve dans laquelle nous pouvons nous servir allégrement.

M. Easter: Je partage le point de vue de Jake. Je suis moi aussi étonné que l'on n'ait imposé aucune pénalité aux chemins de fer pour cette pénurie de matériel roulant. Il semble en tout cas qu'il y ait eu une certaine confusion sur les paiements que reçoivent les compagnies de chemins de fer. J'aimerais donc examiner cela de plus près afin de vérifier si nous sommes bien d'accord.

La Loi sur le transport du grain de l'Ouest prévoit le paiement des coûts de production majorés aux compagnies ferroviaires. Ces coûts sont partagés entre le gouvernement et les agriculteurs, ces derniers devant en assumer une part toujours plus grande. Est-ce bien exact?

M. Sallee: C'est exact.

M. Easter: Je sais que le secteur de la gestion des approvisionnements reproche toujours aux agriculteurs leurs coûts de production, mais je crois que c'est une évaluation juste des conditions prévues par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Laissons cela pour le moment.

Le CN a affirmé que 5 p. 100 à 10 p. 100 de ces wagons restaient bloqués pendant de longues périodes. Pendant des jours et des jours, leurs wagons servent uniquement à entreposer le grain. Avez-vous le même problème?

M. Sallee: Oui. Je pourrais même vous donner des chiffres précis à ce sujet, mais ce n'est pas vraiment utile.

M. Easter: Savez-vous de quel type sont vos wagons? Est-ce que ce sont des wagons de producteurs, des wagons pour culture spéciales ou autres?

M. Sallee: Il y a différents types, mais je ne veux pas m'arrêter à une catégorie en particulier. Tout dépend des circonstances et du moment. Je dirais que ce sont les récoltes spéciales qui nous posent régulièrement problème, à cause de l'absence d'installations d'entreposage. Le terminus Neptune est le seul endroit que je connaisse qui dispose d'entrepôts pour les lentilles et les pois. Par conséquent, il arrive souvent que nous devions attendre. Il peut se produire toutes sortes d'incidents: on ne nous livre pas le bon type de marchandise, les navires tardent à arriver ou le système refoule. Il semble que les causes des retards changent constamment.

M. Easter: Il n'y a pas de problème avec tous les wagons pour récoltes spéciales ou les wagons de producteurs, mais lorsqu'il y en a, est-ce que l'on consent un traitement préférentiel aux produits transportés par le réseau par opposition aux produits de la Commission canadienne du blé?

M. Sallee: Je n'ai pas connaissance de traitements préférentiels. . .

[Texte]

Mr. Conradi: I think there were some concerns in that regard that surfaced in the fall when the specialty crop movement became significantly larger than it has been in the past. As a result of that there have been proposals discussed within the trade and adopted by the GTA to make the allocation of specialty crops somewhat akin to the allocation of cars under the Wheat Board allocation process.

The new process calls for the specialty car producers to provide a forecast to the agency. Allocations against sales will then be based on those forecasts in the event you get into a shortage-of-supply situation, so everybody would be sharing in the shortage more equally than perhaps was the case this past fall.

Mr. Easter: So that's been improved now.

Mr. Conradi: If you ever produce a car for us, we'd be delighted to talk to you.

Mr. Easter: I certainly congratulate you on the move of building 900 new hopper cars. I'm wondering if that's the first investment in grain rolling stock in a long time.

I also know you operate rail lines in the United States as well. I think the previous witness from CN indicated if they invest for surplus capacity—I might be a little off on this—they're assured of their costs plus a 20% return on capital.

If you do have rolling stock and lines in the United States, how can we be assured in terms of our costs, which are being billed to farmers, that we're not covering under the act some of the costs of those 900 new cars actually operating within the United States? That is the first investment in awhile. How can we be assured those cars are going to be operating in Canada and they're the only ones we're paying for?

Mr. Sallee: First of all, this does represent the first major investment in terms of building a covered hopper for grain in some time. There are reasons for that. Over the last 15 years there has actually been an enormous surplus of covered hoppers in North America, and it had to do with tax laws in the United States. Trust me, there were lots of good reasons for a major number of cars to be available.

Cars were relatively cheap over the last ten years or so in terms of ease of getting them, and you could almost dictate your own terms. It was a different type of market. What has changed, of course, is cars are getting older, there is surplus in the United States, we've witnessed a greater demand, and cars are being retired. Also, interest rates have fallen considerably, so financially when you compare whether you want to lease something or build it, it's now becoming attractive for us to look at building. We'll continue to look at that as long as it's a favourable option.

The Chairman: Excuse me, Mr. Easter. The answers are getting fairly longer than the questions and we're really running behind.

[Traduction]

M. Conradi: C'est une préoccupation qui a fait surface l'automne dernier lorsque le transport des récoltes spéciales est devenu beaucoup plus important que par le passé. En réponse à cela, les différents intervenants ont examiné diverses propositions, entérinées par l'OTG, qui consistaient à affecter aux récoltes spéciales une quantité de wagons à peu près similaires au nombre de wagons réservés à la Commission canadienne du blé.

• 1725

Selon la nouvelle formule, les producteurs de wagons pour récoltes spéciales doivent présenter un calendrier à l'organisme. Les répartitions s'inspirent ensuite de ces prévisions en cas de pénurie de l'offre afin que la pénurie soit répartie plus régulièrement qu'elle ne l'a peut-être été l'automne passé.

M. Easter: Par conséquent, il y a une amélioration.

M. Conradi: Nous nous ferons un plaisir de vous en parler le jour où vous nous fournirez un wagon.

M. Easter: Permettez-moi de vous féliciter pour la décision de construire 900 nouveaux wagons-trémies. Je me demande s'il s'agit du premier investissement qu'il vous est arrivé de faire depuis longtemps dans le matériel roulant.

Je sais par ailleurs que vous exploitez des lignes de chemins de fer aux États-Unis. Le témoin précédent du CN nous a affirmé que lorsque sa compagnie ferroviaire investit dans une capacité excédentaire—je ne suis pas absolument certain des détails—on leur garantit le remboursement des coûts, plus un rendement de 20 p. 100 sur leur investissement.

Puisque vous avez du matériel et des lignes aux États-Unis, comment pouvez-vous nous assurer qu'une partie des 900 nouveaux wagons dont les coûts sont défrayés par les agriculteurs parce qu'ils ne sont pas couverts par la loi, ne sera pas utilisée aux États-Unis? C'est le premier investissement depuis quelque temps. Comment pouvons-nous être assurés que ces wagons circuleront au Canada et que ce seront les seuls pour lesquels nous aurons à payer?

M. Sallee: Premièrement, cet investissement est le premier gros investissement depuis quelques années pour la construction de wagons-trémies couverts pour le transport du grain. Il y a des raisons à cela. Depuis 15 ans, il y avait, en raison des lois fiscales en vigueur aux États-Unis, un énorme surplus de wagons-trémies couverts en Amérique du Nord. Croyez-moi, ce n'est pas par hasard qu'il y avait beaucoup de wagons disponibles.

Les wagons étaient relativement bon marché depuis une dizaine d'années. Nous pouvions en obtenir facilement, pratiquement en imposant nos conditions. Le marché était différent. Aujourd'hui, les choses ont changé, les wagons ont vieilli; il y a un surplus aux États-Unis; nous avons assisté à une augmentation de la demande et certains wagons sont déclassés. D'autre part, les taux d'intérêt ont énormément chuté si bien que financièrement, il est plus intéressant pour nous de construire nos propres wagons que d'en louer. Nous continuerons d'étudier cette option tant qu'elle sera intéressante.

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Easter, mais les réponses sont beaucoup plus longues que les questions et nous sommes en retard.

[Text]

Mr. Easter: But it is a point of clarification. We're paying for 900 cars. That's going under our cost base.

Mr. Sallee: The NTA has that responsibility. For example, those cars could be used in potash or in other services in the United States or wherever, but the NTA has a responsibility to monitor how those cars are used and to document the eligible costs. This is a fairly detailed, massive program.

Mr. Easter: I'm aware of that.

Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Collins: I asked the last witness here the same question I will ask you. With regard to demurrage and the end payer, do you still believe demurrage is the right way to go?

Mr. Sallee: Yes.

Mr. Collins: Do you agree the farmer is the one who will pay the bill at the end?

Mr. Sallee: The way the system works right now the farmer pays anyway if we have to bring on additional cars or there are lost sales. There are consequences to acting and there are consequences to not acting. Demurrage is common to the North American rail, trucking and shipping industries.

Mr. Collins: How would you feel, then, if rather than paying the subsidy to the railway they pay it to the farmer?

Mr. Sallee: There are many ways of looking at this, but this is an issue we've been debating since—

• 1730

The Chairman: I have to rule that question out of order. We're talking about the WGTA. I said that we're not going to get into it. We're interested in finding solutions to speeding up the delivery of grain in the country.

Mr. Collins: Going back to your proposals—and you had some very specific ones about the port and the car—what recommendations would you make so that we can deal with the seven-day arrangement so that cars will be emptied seven days a week when you're trucking them out there? What's the mechanism you're going to bring forward to this committee so that we can say, fine, that's the way we're going to go?

Mr. Sallee: We don't have an easy answer for this. This is obviously a matter between the grain terminals and the labour unions that are involved. I believe they either have or will be making representation. Our interest in it is to point out that there is a huge latent capacity available. I'm sure the grain terminals know about it also.

Mr. Collins: Yesterday we heard from the GTA. The gentlemen were sitting exactly where you are sitting. They gave us information from back in 1991 about turn-around times. No wonder we have so many bloody problems in the system if we're still using 1991 figures in 1994. Can you explain how we can get into such a dilemma?

[Translation]

M. Easter: Mais ce sont des précisions utiles. Nous allons payer 900 wagons. Cela fait partie de nos dépenses.

M. Sallee: Ces dépenses relèvent de l'ONT. Par exemple, les wagons pourront servir au transport de la potasse ou d'autres produits aux États-Unis ou ailleurs, mais l'ONT est chargé de contrôler l'usage qui en est fait et de tenir compte des coûts admissibles. Il s'agit d'un programme relativement détaillé et imposant.

M. Easter: J'en suis conscient.

Merci, monsieur le président.

M. Collins: Je vais vous poser la même question qu'au dernier témoin. Pensez-vous que l'imposition de frais de stationnement aux payeurs ultimes soit la meilleure option?

M. Sallee: Oui.

M. Collins: Pensez-vous que ce soit à l'agriculteur de payer la note en bout de ligne?

M. Sallee: C'est comme cela que fonctionne le système actuellement. L'agriculteur paye de toute façon, que nous ayons à affréter des wagons supplémentaires ou que certaines ventes soient perdues. Il y a des conséquences à l'action tout comme à l'inaction. L'imposition de frais de stationnement est une pratique courante en Amérique du Nord dans le secteur ferroviaire, chez les transporteurs routiers et chez les expéditeurs.

M. Collins: Quelle serait votre réaction si les subventions étaient versées aux agriculteurs plutôt qu'aux compagnies de chemins de fer?

M. Sallee: Il y a différentes façons d'examiner le problème, mais on en parle depuis. . .

Le président: Cette question est irrecevable. Nous parlons de la LTGO, mais j'ai dit que nous n'allions pas entrer dans les détails. Ce qui nous intéresse, c'est de trouver des solutions en vue d'accélérer la livraison du grain dans le pays.

M. Collins: Vous avez présenté des propositions très précises sur les opérations de transbordement dans les ports. . . que recommandez-vous comme solution pour que le déchargement des wagons puisse se faire sept jours par semaine lorsqu'ils arrivent au point de livraison? Quel genre de formule pourriez-vous proposer qui soit acceptable au comité?

M. Sallee: Il n'y a pas de réponse simple à cette question. Il est évident que cette affaire doit être réglée par les exploitants de silos terminus et les syndicats. Je pense que les uns et les autres ont formulé ou formuleront leur point de vue. Quant à nous, nous signalerons l'existence d'une énorme capacité latente. Je suis certain que les exploitants de silos terminus en ont également conscience.

M. Collins: Hier, nous avons entendu des témoins de l'OTG. Ils étaient assis exactement à votre place. Ils nous ont donné sur les temps de rotation des informations datant de 1991. Rien d'étonnant qu'il y ait tant de problèmes en 1994 si l'on utilise des chiffres de 1991! Pouvez-vous nous expliquer comment on peut fonctionner de cette manière?

[Texte]

Mr. Sallee: I can't explain that particular dilemma—I'm not aware of it—but we update our statistics each month. We can tell you what you have there, actually.

The Chairman: Will you undertake to supply that to the committee?

Mr. Conradi: Mr. Sallee has indicated those already, that in Thunder Bay last month in our poolable grains we were just under 20 days, cycle times, and in Vancouver we were almost exactly on 19 days.

The Chairman: Do you want that tabled?

Mr. Collins: Please, I would like that tabled. Thank you.

The Chairman: Will you undertake that, gentlemen?

Mr. Conradi: It's done. We just gave you the information.

The Chairman: Any information you have on cycle times—for the last year, the cycle times, do you have that information available?

Mr. Conradi: We can pull some information together. We don't have all of it with us. We have the latest information; we don't have the full-year information.

Mr. Steckle: All afternoon, for the last couple of days, we've been hearing that the farmers are ultimately paying for everything, that all incurred costs relate to the farmers. Who's paying for the 900 new cars?

Mr. Sallee: We are investing \$65 million in the cars. If those cars are used in WGTA service, as outlined in the act, that cost will become part of the cost base. Now, you can invest in lease cars or you can invest in new cars. We think that is attractive at this time.

Mr. Steckle: If we're marketing more crop varieties—and obviously when you have a mix in the system, it slows down the system—how are we adjusting to this? As farmers become more diversified, as we find profitability in certain commodities, which perhaps weren't there 20 years ago, how are we adjusting to this? What are you doing to adjust to this or what is the system doing to adjust to this so we can expeditiously market this product?

Mr. Sallee: We certainly want to market it; we don't want to leave ourselves behind. I don't know how to answer your question specifically. We've had experiments and trials such as Mr. Conradi was mentioning in terms of some domestic container movements, seeing whether this is a new way of developing it. I think we're going to have to look, we're going to be forced to look—at how we handle specialty grains, if indeed, and if we're talking about major investments to handle these grains, you get into this area of whether it's a permanent trend. Those who are farmers know better than I whether this is a permanent trend.

[Traduction]

M. Sallee: Non, je suis incapable de vous expliquer une situation que je ne connais pas, mais je peux vous dire que nos statistiques sont mises à jour chaque mois. Nous pouvons vous donner un état exact de la situation actuelle.

Le président: Pouvez-vous fournir ces renseignements au comité?

M. Conradi: M. Sallee vous a déjà dit que nos cycles de rotation étaient légèrement inférieurs à 20 jours le mois dernier à Thunder Bay dans le cas des wagons réunis en pool et qu'ils étaient exactement de 19 jours à Vancouver.

Le président: Est-ce que vous souhaitez que ces documents soient déposés?

M. Collins: Oui, s'il vous plaît. Je vous remercie.

Le président: Messieurs, est-ce qu'on peut compter sur vous pour nous fournir ces documents?

M. Conradi: C'est fait. Nous venons de vous donner les informations.

Le président: Nous voulons toutes les informations que vous avez sur les cycles de rotation. . . Avez-vous des informations sur les cycles de rotation de l'an dernier?

M. Conradi: Nous pouvons réunir ce genre d'informations, mais nous ne les avons pas avec nous. Nous vous avons fourni les renseignements les plus récents; nous n'avons pas les données se rapportant à l'année complète.

M. Steckle: Ces derniers jours, on nous a répété à longueur d'après-midi que les agriculteurs payaient l'ensemble des coûts, que tous les frais étaient engagés pour le compte des agriculteurs. Qui prend en charge les frais de construction des 900 nouveaux wagons?

M. Sallee: Nous faisons un investissement de 65 millions de dollars. Si ces wagons servent dans le cadre de la LTGO, tel que prévu par la loi, leur coût sera ajouté au coût de base. On peut louer des wagons ou en construire de nouveaux. Pour le moment, cette option est intéressante.

M. Steckle: Comment allons-nous faire les ajustements si nous commercialisons une plus grande variété de récoltes, car plus les produits sont variés, plus le trafic ralentit. Les agriculteurs se diversifient de plus en plus car la culture de certains produits qui n'existaient peut-être pas il y a une vingtaine d'années devient maintenant avantageuse. Comment s'adapter à cette situation? Comment allez-vous modifier le système pour que ces produits soient livrés rapidement?

M. Sallee: Il est certain que nous voulons transporter ces produits; nous ne voulons pas nous laisser dépasser. Mais je ne sais pas comment répondre exactement à votre question. Nous faisons toutes sortes d'essais et d'expériences, comme vous l'a dit M. Conradi en parlant du transport intérieur par conteneur, afin de trouver de nouvelles formules. Je crois que nous allons devoir nous pencher sur le transport des grains spécialisés afin de savoir si nous devons lui consacrer d'importants investissements et s'il s'agit d'une tendance permanente. Les agriculteurs savent mieux que moi s'il s'agit là d'une tendance à long terme.

[Text]

The price of wheat has been relatively low, specialty crops have been relatively high, so more and more people are planting specialty crops. Now, if that is going to be a continued way of handling things, investments are going to be required to efficiently handle that.

Mr. Conradi: A few specific things are being done already, I believe. The first one, of course, is that we have gotten more equipment to handle the product. We have also put on more switching assignments in our major yards in order to more expeditiously handle the product. We are seeing very real interest on the part of terminal operators in building at the ports terminal facilities that are better designed and equipped to handle a wider variety of crops, and most particularly specialty crops. . . which will be of some assistance.

I think we are also looking at information systems that will better allow us to determine exactly and more quickly what product is loaded in what railcar towards what destination, so that you can have better information at the ports as to what is coming at you the port terminal operators can better prepare for the product coming their way and handle it more expeditiously.

• 1735

There's also a real cooperative effort going on in the industry on information systems generally. We'll soon be implementing electronic grain car release in the country so we will instantly know when a car is released and loaded. Both the Wheat Board and the Grain Commission will know exactly what product is in that car. We'll all be feeding off the same information system.

Following very shortly on that we are going to have electronic release of cars in the ports so we can instantly know when a car is emptied.

I think those types of initiatives will allow us to deal more expeditiously with the specialty crop situation.

The Chairman: Thank you, Mr. Steckle. I have to push on. We're running late and we still have several other witnesses. I appreciate —

Mr. Steckle: I'm sure you would want to hear the next question, but. . .

The Chairman: I might hear it in the next round.

Mr. Steckle: Okay.

Senator Olson: Mr. Chairman, I have a bit of a problem. I see that later one of the witnesses will be here from the Grain Workers Union and we can talk to him when he gets on the witness stand.

Mr. Sallee mentioned one of the main changes that could be made in the short term to improve the system immediately would be to get weekend loading at Vancouver. At the bottom of page four, he goes on to say the challenge will be that much greater this year given the uncertain environment faced by the grain elevators in Vancouver.

I realize you're not a terminal operator, and perhaps you're not at the table when the grain handlers are negotiating whatever the deal is, but can you give me an indication of what the problem is?

[Translation]

Les agriculteurs sont de plus en plus nombreux à se lancer dans les cultures spécialisées, étant donné que le prix du blé est relativement bas et que celui des cultures spécialisées est relativement élevé. Par conséquent, si cette situation se maintient, il faudra faire des investissements pour assurer un transport efficace de ces produits.

M. Conradi: Je crois que l'on prend déjà certaines mesures. La première, bien entendu, c'est que nous avons plus de matériel pour transporter ces produits. D'autre part, nous multiplions les opérations d'aiguillage dans nos grands complexes ferroviaires de manière à traiter plus rapidement les produits. Les exploitants de silos terminus se montrent très intéressés à construire des installations portuaires mieux conçues et équipées pour traiter une plus grande variété de produits et plus particulièrement les récoltes spéciales. . . cela nous sera utile.

Nous envisageons d'autre part des systèmes d'information qui nous permettront de déterminer exactement et plus rapidement quel est le type de produits chargés dans tels wagons se dirigeant vers telle destination, de manière à ce que les exploitants de silos terminus, mieux informés sur les arrivages, puissent se préparer en conséquence et assurer un transit rapide des marchandises.

On voit par ailleurs dans l'industrie une réelle collaboration sur le plan général des systèmes d'information. Nous allons bientôt mettre en oeuvre un système électronique nous permettant de savoir instantanément quand un wagon est chargé et déchargé. La Commission canadienne du blé et le Bureau national des grains connaîtront exactement le contenu de ce wagon. Nous serons tous branchés sur le même réseau d'information.

Très peu de temps après, nous disposerons d'un système électronique qui nous permettra de savoir instantanément à quel moment un wagon sera libéré dans un port.

Je pense que ces nouveaux moyens nous permettront d'assurer un transport plus rapide des récoltes spéciales.

Le président: Merci, monsieur Steckle. Je dois activer un peu la discussion, parce que nous sommes en retard et que nous avons encore plusieurs témoins à entendre. Je vous remercie. . .

M. Steckle: Je suis certain que ma prochaine question vous aurait intéressé, mais. . .

Le président: Vous la poserez peut-être à la prochaine ronde de questions.

M. Steckle: Très bien.

Le sénateur Olson: J'ai un problème, monsieur le président. Je remarque qu'un des témoins que nous entendrons un peu plus tard représente le Grain Workers Union. Nous pourrions lui poser des questions lorsqu'il sera appelé à témoigner.

M. Sallee nous a dit qu'un des principaux changements que l'on pourrait faire à court terme pour améliorer le système serait d'effectuer les opérations de chargement pendant la fin de semaine à Vancouver. Il poursuit, au bas de la page 4, en disant que la situation sera d'autant plus difficile cette année que les exploitants de silos de Vancouver sont dans une situation incertaine.

Je sais que vous n'êtes pas un exploitant de silos et que vous ne participez peut-être pas aux négociations avec les manutentionnaires céréaliers, mais j'aimerais vous demander de nous expliquer un peu en quoi consiste le problème.

[Texte]

Mr. Sallee: I think you'll have to ask the grain terminals. I may have my perception of what the problem is—

Senator Olson: We don't have any appearing later today, though.

Mr. Sallee: It depends on how the grain terminals and labour want to handle it. Whether it is a matter for a negotiated settlement or what they want in terms of government attention, that isn't for me to recommend. I'm just pointing out we have very ambitious targets. We have built up the fleet. Maybe the fleet wasn't where it should have been earlier this year. Now it's time to move and this will be a constraint. On the other hand, if we can get weekend work we have the potential of setting a record.

Senator Olson: Surely, since you've mentioned it here, you must be aware there's some kind of problem there. We can't get any unloading done between 5 p.m. on Friday and 8 a.m. on Monday.

Mr. Sallee: It's nothing very substantial. What happens is we ask the GTA whether there will be terminal unloading on a Wednesday. The GTA or the terminals may say they're going to put out a bulletin to see who will work on the weekend. That happens on Wednesday, you have to start moving trains on Thursday, and then on Friday you find out not enough workers took the opportunity.

Senator Olson: You don't have an explanation of why that isn't happening. There seem to be quite a few unemployed people around the country who may want a job.

Mr. Sallee: I would be giving you strictly my opinion—

Senator Olson: That's worth quite a bit, I think.

Mr. Sallee: It isn't in labour negotiations.

Mr. Conradi: If you aren't nice to us, we may be applying for that job.

Mr. Benoit: In your report here you say that operational changes aimed at moving grain cars faster from points of loading to unloading are part of what you have changed and would like to change.

I just want to get back to the demurrage. You have recommended the use of demurrage for shippers that don't move cars at an appropriate speed. I'm just wondering if this shouldn't apply to the railways as well, and I'll explain what I mean. The cars are paid for either directly by the general taxpaying population or by farmers through the Canadian Wheat Board. So it isn't your investment you're using either. The cost also goes back to the taxpayer through the cost-plus formula. To be fair, do you believe the railway should pay demurrage when it is inefficient in the way it handles these cars?

[Traduction]

M. Sallee: Le mieux serait de poser la question aux exploitants de silos terminus. J'ai ma propre vision du problème. . .

Le sénateur Olson: Malheureusement, aucun exploitant n'est prévu à l'ordre du jour d'aujourd'hui.

M. Sallee: Tout dépend de la façon dont les exploitants de silos et les syndicats régleront la situation. Ce n'est pas à moi de dire s'il faut négocier un règlement ou si le gouvernement doit intervenir. Permettez-moi tout simplement de préciser que nous avons des objectifs très ambitieux. Nous avons amélioré notre parc ferroviaire. Peut-être qu'un peu plus tôt cette année le parc n'était pas au bon endroit. Désormais, le moment est venu de faire avancer les choses et c'est là que nous risquons d'avoir un problème. Par contre, si les manutentionnaires acceptent de travailler la fin de semaine, nous pourrions peut-être établir un record.

Le sénateur Olson: Vous devez certainement être au courant du problème, puisque vous en parlez dans votre mémoire. Il est impossible de faire décharger un wagon entre 17 heures le vendredi et 8 heures le lundi.

M. Sallee: Cela ne porte pas vraiment à conséquence. Ce qui se passe, c'est que nous demandons à l'OTG le mercredi s'il y aura de la main-d'oeuvre au terminus pour assurer le déchargement. L'OTG ou l'exploitant du terminus nous répondent qu'ils vont afficher un avis pour demander des volontaires pour le travail en fin de semaine. Cela se passe le mercredi et les trains doivent se mettre en branle le jeudi. Quand arrive le vendredi, on s'aperçoit qu'il n'y a pas assez de volontaires.

Le sénateur Olson: Comment expliquez-vous cet état de choses? À mon avis, il y a suffisamment de chômeurs au pays qui aimeraient trouver du travail.

M. Sallee: Je peux vous donner un point de vue strictement personnel. . .

Le sénateur Olson: Je pense que cela nous sera très utile.

M. Sallee: Ce point ne fait pas partie des négociations syndicales.

M. Conradi: Si vous n'êtes pas gentil avec nous, c'est peut-être nous qui devons aller faire ce travail.

M. Benoit: Vous précisez dans votre mémoire que vous avez effectué des changements opérationnels destinés à accélérer l'acheminement des wagons céréaliers des points de chargement aux points de déchargement, et que vous avez l'intention d'en effectuer d'autres.

J'aimerais revenir à la question des redevances de stationnement. Vous recommandez l'application de frais de stationnement aux expéditeurs qui n'acheminent pas les wagons à la vitesse appropriée. Je me demande si on ne pourrait pas appliquer cette même mesure aux compagnies de chemins de fer. Je m'explique. Les wagons sont payés soit directement par les contribuables, soit par les agriculteurs, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé. Par conséquent, ce n'est pas vraiment votre matériel que vous utilisez. De plus, en vertu de la formule coût plus rémunération, c'est encore le contribuable qui paie la facture. Ne pensez-vous pas que les compagnies de chemins de fer devraient elles-mêmes payer des redevances de stationnement lorsqu'elles manquent d'efficacité dans l'acheminement des wagons?

[Text]

[Translation]

Mr. Sallee: It may be the case, if that's what the real problem is.

M. Sallee: On pourrait peut-être y songer en effet si c'est là que se situe le véritable problème.

• 1740

I'd like to correct a couple of things. Although the government or the Canadian Wheat Board or the provincial governments invested in those particular cars, the railways are responsible for their maintenance and for adding to the fleet.

Je voudrais rectifier quelques petites choses. Bien que ce soit le gouvernement ou la Commission canadienne du blé ou les gouvernements provinciaux qui aient investi dans ces wagons particuliers, ce sont les compagnies de chemins de fer qui s'occupent de leur entretien et complètent le parc.

Mr. Benoit: The maintenance, of course, is covered through the formula too.

M. Benoit: Naturellement, l'entretien est pris en compte dans la formule également.

Mr. Sallee: Yes, that's the deal that was struck. That was the great compromise.

M. Sallee: Oui, c'est ce qui a été convenu. C'était le grand compromis.

Mr. Benoit: So wouldn't it be fair that the railways would also pay demurrage if they're inefficient in the process?

M. Benoit: Ne serait-il pas juste alors que les chemins de fer payent aussi des frais supplémentaires pour stationnement prolongé s'il y a un manque d'efficacité?

Mr. Sallee: We have systems all over where we've set up credits, dispatch, demurrage. What we have here is nothing.

M. Sallee: Nous avons toute une série de systèmes en place avec des crédits, acheminement, séjour prolongé. Ce que nous avons ici n'est rien.

Mr. Conradi: Mr. Benoit, there are incentives for us to be efficient in the way the WGTA is currently structured. If you look at the history of the WGTA freight rate and all the costs that have gone into that cost base, the freight rate—

M. Conradi: Monsieur Benoit, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest est structurée de telle sorte que nous sommes incités à être efficaces. Si l'on tient compte de l'évolution historique du tarif-marchandises de la LGTO et de tous les coûts qui ont été intégrés à cette base, le tarif-marchandises. . .

The Chairman: Excuse me. I don't hear any solutions. I hear the problems again. We all know what the problems are. We're looking for solutions here.

Le président: Excusez-moi. Je n'entends proposer aucune solution. On ne parle à nouveau que de problèmes. Nous savons tous quels sont les problèmes et nous cherchons des solutions.

Mr. Benoit: Another thing I think you mentioned in your presentation is that the Canadian Wheat Board changes orders fairly regularly. Would you say this is a substantial part of the problem?

M. Benoit: Je crois que vous avez également mentionné dans votre exposé que la Commission canadienne du blé change les ordonnances assez régulièrement. Cela fait-il partie du problème, d'après vous?

The Chairman: We are not interested, Mr. Benoit, in problems. I've just gone through it. I'm going to give you one more question.

Le président: Monsieur Benoit, nous ne sommes pas intéressés par les problèmes. Je viens de l'expliquer. Je vous permets encore une question.

Mr. Benoit: You have to identify problems before you can arrive at solutions.

M. Benoit: Il faut commencer par définir les problèmes pour trouver des solutions.

The Chairman: Yes, we've identified the problems, with the greatest of respect.

Le président: Oui, permettez-moi de vous dire que nous les avons définis, les problèmes.

Mr. Benoit: I don't believe we have. Who's identified the problems? If we'd identified the problems, then it would be very easy to find solutions, wouldn't it?

M. Benoit: Je ne crois pas. Qui a défini les problèmes? Si nous l'avions fait, il serait facile de trouver des solutions, non?

The Chairman: Thank you, Mr. Sallee and Mr. Conradi, for being witnesses this afternoon. I appreciate very much the time you've taken to prepare your brief. I also appreciate your being so forthright in your answers, although they were a little long. Sometimes it's almost impossible to give a quick answer and perhaps I was pressuring you. I apologize for that, but thank you for attending.

Le président: Merci, monsieur Sallee et monsieur Conradi, d'être venus témoigner cet après-midi. Je vous remercie d'avoir consacré autant de temps à la préparation de votre mémoire et aussi, d'avoir été aussi directs dans vos réponses, bien qu'elles aient été un peu longues. Il est parfois impossible de donner une réponse rapide et je vous ai peut-être trop pressés. Veuillez m'en excuser et merci d'être venus.

Mr. Sallee: We thank you, Mr. Chairman.

M. Sallee: Nous vous remercions, monsieur le président.

Mr. Conradi: Thank you.

M. Conradi: Merci.

[Texte]

The Chairman: I have good news and bad news, ladies and gentlemen. We still have several witnesses. But the good news is that after we hear from the Canadian Wheat Board I'm told there are sandwiches and coffee and some other things. We won't break, but we'll bring them to the table. I believe there's enough for the audience.

I welcome the witnesses from the Canadian Wheat Board: Robert Roehle, the head of corporate communications; Robert Harris, the director of grain transportation, western; and Mr. John Benci, the general director of grain transportation. Welcome, gentlemen. Who is the spokesperson? Mr. Roehle.

Mr. Robert Roehle (Head, Corporate Communications, Canadian Wheat Board): Thank you, Mr. Chairman, for the opportunity and the invitation to appear before the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway. My name is Bob Roehle. I'm head of corporate communications with the Canadian Wheat Board.

I'm accompanied by John Benci, who is the general director of transportation for the Wheat Board, and by Bob Harris, who is the director of grain transportation, western. These two gentlemen have hands-on experience in transportation. When we get to the operational questions, they'll be joining me in answering any queries you might have.

We did provide you with some fairly detailed answers to your car shortage survey, I believe, a few days ago. So the comments I'm going to make are pretty broad, pretty general. We can get into the more specific issues later in the question period.

The Canadian Wheat Board is first and foremost a marketing agency. We're the farmers' marketing agency for wheat, durum wheat, feed barley and malting barley or designated barley. In the words of the Canadian Wheat Board Act, "the Board is incorporated with the object of marketing in an orderly manner in interprovincial and export trade grain grown in Canada".

Simply stated, our mandate is to maximize the market returns to our farmer stakeholders for the grain they choose to deliver to us, normally about 80% or more of the 25 million to 30 million metric tonnes of wheat and durum that is produced and about one-third of the 10 million to 12 million metric tonnes of barley that is produced each year.

The Wheat Board pursues or achieves its mandate of maximizing market returns to farmers largely through others. It does not own or operate elevators, terminals or railroads. Apart from its head office in Winnipeg and approximately 2,000 hopper cars purchased in the late 1970s when we had transportation problems, the Wheat Board owns no physical assets.

[Traduction]

Le président: J'ai à la fois des bonnes et des mauvaises nouvelles, mesdames et messieurs. Nous avons encore plusieurs témoins. Mais la bonne nouvelle, c'est qu'après avoir entendu les porte-parole de la Commission canadienne du blé, on devrait, d'après ce qu'on m'a dit, nous apporter des sandwiches et du café. Nous ne ferons pas de pause, mais nous irons nous servir et nous rapporterons tout cela à nos places. Je crois qu'il y en a assez pour les personnes qui se trouvent dans la salle.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux témoins de la Commission canadienne du blé: M. Robert Roehle, directeur des communications générales; M. Robert Harris, directeur, opérations ferroviaires de l'Ouest, et M. John Benci, directeur général du transport. Bienvenue, messieurs. Qui va être le porte-parole? Monsieur Roehle.

M. Robert Roehle (directeur, communications générales, Commission canadienne du blé): Merci, monsieur le président, de nous avoir invités à comparaître devant le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je m'appelle Bob Roehle et je suis directeur des communications générales à la Commission canadienne du blé.

J'ai à mes côtés John Benci, directeur général du transport pour la Commission canadienne du blé, et Bob Harris, directeur des opérations ferroviaires de l'Ouest. Ces deux messieurs ont une expérience directe en matière de transport. Lorsque nous passerons aux questions opérationnelles, ils se joindront à moi pour répondre, le cas échéant, à vos questions.

Nous avons répondu, il y a quelques jours je crois, de façon assez détaillée à votre enquête sur la pénurie de wagons. Mes commentaires vont donc être plutôt larges et d'ordre général. Nous pourrions parler de questions plus précises ensuite pendant la période des questions.

La Commission canadienne du blé est d'abord et avant tout un organisme de commercialisation et elle assure, pour les agriculteurs, la commercialisation du blé, du blé dur, de l'orge de provende et de l'orge de brasserie ou de l'orge désignée. Selon la Loi de la Commission canadienne du blé, «la commission a pour mission d'organiser, dans le cadre du marché interprovincial et de l'exportation, la commercialisation du grain cultivé au Canada».

En clair, notre mandat est d'assurer des recettes optimales à nos agriculteurs pour le grain qu'ils nous livrent, soit environ 80 p. 100 ou plus des 25 à 30 millions de tonnes métriques de blé et de blé dur produit et environ un tiers des 10 à 12 millions de tonnes métriques d'orge produit chaque année.

La Commission du blé s'acquitte de son mandat d'assurer des recettes optimales aux agriculteurs en faisant appel à des intermédiaires. Elle n'est pas propriétaire de silos, de silos terminus ou de chemins de fer et elle n'en n'exploite pas. En dehors de son siège à Winnipeg et d'environ 2 000 wagons-trémies achetés à la fin des années soixante-dix à l'époque où nous avions des problèmes de transport, la Commission du blé ne possède pas de biens matériels.

[Text]

[Translation]

• 1745

The board's marketing advantage relates to its statutory monopoly, its financial backing by the federal government, and of course the marketing and administrative prowess and expertise of its 500—some employees located at the head office in Winnipeg, and of course in Vancouver, Montreal, and Tokyo.

Maximizing market returns to farmers has many aspects to it, but they can all be summed up in one phrase: satisfying the customer. It begins with producing the right products or the right commodities, the right varieties, and the right quality. It ends with delivering the right quantity and the right quality to the right port or terminal at the right time and at the right price. What is right is determined by the customer and user, the hundreds of people, organizations, in the more than 70 countries around the world who purchase our products. The customer is king in the grain business. We dare not forget this.

The thought I wish to plant with your committee today is that a reliable, efficient, responsive, cost-effective transportation system is not just an important part of marketing, it is an absolutely essential part of marketing. No sales contract is complete until the quantity and quality of grain the customer ordered and is expecting is safely in the hold of a vessel or in the silo of a processing plant.

The transportation difficulties the Canadian Wheat Board and the prairie grain industry have been experiencing this crop year do not make for satisfied customers. Ultimately, the grain farmers of western Canada, the people who pay my salary and everyone else's in the business, pay a price for these problems in terms of lower returns for their year's work.

I do not want to leave you with the impression that the prairie grain transportation system is in a state of imminent collapse; far from it. Export clearances to date of the seven major grains—and I break out durum in that—compared with last year's are marginally ahead. We have seen excellent movement on durum, barley, oats, flax—seed, and canola compared to 1992–93.

The major problem area is wheat, milling wheat and feed wheat, particularly on the west coast. Due to a late, wet harvest, we had a slow start to our export program last fall and we just haven't been able to catch up. In fact, we have been falling further behind each successive month. The acute shortage of railcars has been aggravated by ongoing labour management problems on the west coast.

Frankly, we need more cars in the system and a seven-day—a-week car unloading at the Pacific ports. We have been assured by the railways that by mid-June the dedicated grain fleet will be in excess of 30,000 cars, close to an all-time record. This is good news for farmers because it means that by the end of June, shipping should return to normal. The problem is that in the interim we have been forced to switch sales from the west coast to the east coast, we have had to defer sales to later delivery

La position avantageuse de la Commission en matière de commercialisation vient de son monopole statutaire, de l'appui financier du gouvernement fédéral et, bien sûr, des prouesses et des connaissances administratives et commerciales de ses quelque 500 employés travaillant au siège à Winnipeg et aussi à Vancouver, Montréal et Tokyo.

L'optimisation des recettes pour les agriculteurs comporte de nombreuses composantes qui peuvent toutefois se résumer en quelques mots: satisfaire le client. Il faut commencer par produire les bons produits ou les bonnes marchandises, les bonnes variétés et la bonne qualité. Il faut ensuite livrer la quantité voulue et la bonne qualité au port ou au terminal approprié au bon moment et au juste prix. Ce qui est bon et juste est déterminé par le client et l'utilisateur, des centaines de personnes et des organisations dans les quelque 70 pays où nous achetons nos produits. Le client est roi dans le monde du grain, nous ne l'oublions jamais.

Je voudrais démontrer au comité aujourd'hui qu'un système de transport ayant toutes les qualités voulues de fiabilité, d'efficacité, d'adaptabilité et de rentabilité n'est pas seulement un élément important de la commercialisation, mais bien un élément absolument essentiel. Aucun contrat de vente n'est terminé tant que la quantité et la qualité de grain commandée et attendue par le client ne repose pas en sécurité dans la cale d'un navire ou dans le silo d'une usine de transformation.

Les difficultés de transport de la Commission canadienne du blé et de l'industrie céréalière des prairies pendant cette campagne agricole n'ont rien pour rendre les clients heureux finalement. En dernière analyse, les producteurs de céréales de l'Ouest, c'est-à-dire ceux qui payent mon salaire et celui de tous les autres dans l'entreprise, payent pour ces problèmes puisque leur année de travail leur rapporte moins.

Je ne veux pas vous donner l'impression que le système de transport du grain des Prairies est au bord de l'effondrement, loin de là. Jusqu'ici les permis d'exportation des sept principales céréales—et je compte le blé dur—sont un peu plus élevés que l'année dernière. Les chiffres ont été excellents pour le blé dur, l'orge, l'avoine, le lin et le canola par rapport à 1992–1993.

Il y a un problème pour le blé, le blé de meunerie et de provende, particulièrement sur la côte ouest. La récolte a été tardive et humide, ce qui a retardé le démarrage de notre programme d'exportation l'automne dernier et nous n'avons pas pu nous rattraper. En fait, nous avons même pris encore un peu plus de retard chaque mois successif. La grave pénurie de wagons a été aggravée par des problèmes constants dans les relations syndicales—patronales sur la côte ouest.

Il faut un plus grand nombre de wagons dans le système et des déchargements sept jours par semaine dans les ports du Pacifique. Les compagnies ferroviaires nous ont assuré que d'ici la mi-juin, il y aurait plus de 30 000 wagons consacrés au transport du grain, ce qui est presque un record sans précédent. C'est une bonne nouvelle pour les agriculteurs parce que cela veut dire qu'à la fin juin, les expéditions devraient pouvoir reprendre normalement. Le problème, c'est que dans

[Texte]

periods, and we've had to forego sales opportunities. Doing this has cost producers dearly, not only in terms of grain movement and cashflow this crop year, but also in terms of long-run market returns. Customer confidence in our ability to deliver has been severely shaken. This represents a longer-term cost to prairie grain farmers.

The west coast car unloading problem, however, remains. Last week only 4,511 cars were unloaded, according to our numbers. That number should be closer to 6,000. I realize that the latest target was around 5,300. We did reach 6,000 at one point, but I think most people recognize that's not sustainable.

Mr. Chairman, anything your committee can do to contribute to a solution to Canada's current grain transportation problem will be viewed positively by prairie grain farmers. No less than Canada's reputation as a reliable supplier of food to a hungry world is at stake.

Thank you very much. I'd be happy to entertain your questions.

The Chairman: Thank you very much for those remarks.

• 1750

Mr. Marchand: You say in your report that we need more cars in the system. The Canadian Wheat Board has 2,000 now. Are you planning to buy more?

Mr. Roehle: No, there are no plans in the works to buy more.

Mr. Marchand: Why are Thunder Bay and the St. Lawrence Seaway underutilized in terms of grain transportation? Everyone has said so far that Thunder Bay, for example, is less than half utilized and the St. Lawrence Seaway is grossly underutilized. Why is that?

Mr. Roehle: The short answer is that the customer is king; the customer decides where he or she wants to take delivery of grain. We are essentially in a buyer's market and we have been for most of the last decade. Customers tell us where they want to take delivery from. We will try to encourage customers to move to the east coast if they prefer the west coast. In this current transportation problem that we're dealing with, we have been able to get some customers to switch from a preferred delivery on the west coast to the St. Lawrence, but the fact of the matter is that two-thirds of the world's population tends to be closer to the west coast of this country than the east coast. The big growth in grain markets over the last number of years has occurred in Asia, which is closer to the west coast.

Mr. Marchand: There are several million tonnes of grain going from Vancouver by boat through the Panama Canal to Africa and Europe. Is that right?

Mr. Roehle: I understand that happens from time to time. I don't have a number.

[Traduction]

l'intervalle, nous avons été obligés de faire passer des ventes de la côte ouest à la côte est, nous avons dû reporter des ventes à des périodes ultérieures et nous n'avons pas pu saisir certaines possibilités de ventes. Cela a coûté très cher aux producteurs, non seulement en ce qui concerne le mouvement du grain et l'encaisse cette année, mais aussi pour les résultats à long terme. La confiance des clients quant à notre capacité de fournir a été fortement ébranlée. Cela représente un coût à long terme pour les céréaliculteurs des Prairies.

Le problème du déchargement des wagons sur la côte ouest n'est toujours pas réglé. La semaine dernière, 4 511 wagons seulement ont été déchargés d'après nos chiffres. Le nombre devrait être plutôt de 6 000. Je sais que le dernier objectif était d'environ 5 300, nous avons atteint 6 000 à un certain moment, mais je crois que tout le monde sait qu'il est impossible de se maintenir à ce niveau-là.

Monsieur le président, tous les producteurs de céréales des Prairies vous seront infiniment reconnaissants de tout ce que le comité pourra faire pour régler le problème actuel de transport des grains au Canada. N'oublions pas que c'est la réputation du Canada qui est en jeu. Sa réputation de fournisseur fiable de denrées alimentaires à un monde affamé.

Merci beaucoup. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci beaucoup de vos observations.

M. Marchand: Vous dites dans votre rapport qu'il faut augmenter le nombre de wagons dans le système. La Commission canadienne du blé en a actuellement 2 000. Allez-vous en acheter d'autres?

M. Roehle: Non, nous n'avons pas prévu d'en acheter d'autres.

M. Marchand: Pourquoi sous-utilise-t-on Thunder Bay et la Voie maritime du Saint-Laurent pour le transport du grain? Tout le monde a dit jusqu'ici que Thunder Bay, par exemple, était utilisée à moins de la moitié de sa capacité et que la Voie maritime du Saint-Laurent est très nettement sous-utilisée. Quelle en est la raison?

M. Roehle: En quelques mots, c'est que le client est roi; c'est le client qui décide de l'endroit où il va prendre livraison du grain. Le marché est actuellement un marché d'acheteurs et c'est le cas depuis la majeure partie des dix dernières années. Ce sont les clients qui fixent les points de livraison. Nous essayons de les encourager à passer sur la côte est s'ils préfèrent la côte est. Avec le problème de transport actuel, nous avons réussi à convaincre certains clients de ne plus se faire livrer sur la côte ouest, comme ils le préféraient, mais plutôt sur le Saint-Laurent, mais le fait est que les deux tiers de la population mondiale sont plus près de la côte ouest canadienne que de la côte est. Au cours des dernières années, c'est en Asie que les marchés des céréales se sont le plus développés, et l'Asie est plus près de la côte ouest.

M. Marchand: Il y a plusieurs millions de tonnes de grains qui partent de Vancouver en bateau vers l'Afrique et l'Europe en passant par le canal de Panama. Est-ce vrai?

M. Roehle: Je crois que cela se produit de temps à autre, mais je n'ai pas de chiffres.

[Text]

Mr. Marchand: What percentage of grain that's going out from Vancouver is actually going through the Panama Canal up to Europe and Africa instead of going through the St. Lawrence Seaway? Do you know?

Mr. Roehle: I don't have that number.

The Chairman: Will you undertake to get that number?

Mr. Roehle: We'll see if we can get it for you and file it.

The Chairman: You must have that information.

Mr. Marchand: What sorts of decisions do the Canadian Wheat Board take? What sorts of decisions do you make that affect the transport of grain in Canada?

Mr. Roehle: I'll answer the first part and then turn it over to Mr. Harris. We're a marketing agency. We sell grain in-store or FOB at the port—Vancouver, Prince Rupert or St. Lawrence, the odd time Churchill, the odd time Thunder Bay. We make the decision to sell or not to sell. The transportation people—

Mr. Marchand: You make the decision to sell or not to sell?

Mr. Roehle: Yes. We're the sales agency. We're a single-desk selling agency. We can make the decision to sell or not to sell.

Mr. Marchand: You sell of course at the best price possible.

Mr. Roehle: We try to get the best price possible.

Mr. Marchand: You try to get it on time and so on?

Mr. Roehle: Yes, that's how you get the best price, by servicing the customer and making sure he or she gets the quantity and the quality at the port, at the time they want and at the price they're willing to pay.

Mr. Marchand: For example, in this, what I consider a crisis, there are 20, 25 boats in Vancouver harbour waiting, costing \$10,000 a day per boat. That's costing about \$1 million to \$2 million a week. That is going to be paid by the farmers, eventually. Someone's going to pay for it.

Were there not some provisions made, for example, to make use of Thunder Bay and the St. Lawrence Seaway to alleviate this problem? You said earlier that some countries would insist on having it delivered via Vancouver at all costs. You would not prefer to answer their demands by making use of part of the system that is being underutilized?

Mr. Roehle: We will try to encourage them to take grain out of alternative ports if it's in our interest. You realize to put grain into position into the St. Lawrence costs another \$20.

Mr. Marchand: Is it not in our interest to make use of Thunder Bay and the seaway?

• 1755

Mr. Roehle: Absolutely, but the decisions we're making are economic. We can't tell customers that they must take their grain out of the St. Lawrence or Thunder Bay. They tell us where they're willing to take it and at what price.

[Translation]

M. Marchand: Quel est le pourcentage de céréales qui sont expédiées de Vancouver vers l'Europe et l'Afrique par le canal de Panama au lieu de passer par la Voie maritime du Saint-Laurent? Le savez-vous?

M. Roehle: Je n'ai pas ces chiffres.

Le président: Pouvez-vous nous les obtenir?

M. Roehle: Nous allons voir si nous pouvons vous les obtenir et vous les remettre.

Le président: Vous devez avoir ces renseignements.

M. Marchand: Quel genre de décisions prend la Commission canadienne du blé? Quelles décisions prenez-vous qui influent sur le transport des céréales au Canada?

M. Roehle: Je vais répondre à la première partie et passer ensuite la parole à M. Harris. Nous sommes un organisme de commercialisation. Nous vendons des céréales en magasin ou FAB au port. . . Vancouver, Prince-Rupert ou le Saint-Laurent, parfois Churchill, parfois Thunder Bay. Nous décidons de vendre ou de ne pas vendre. Les responsables du transport. . .

M. Marchand: Vous décidez de vendre ou de ne pas vendre?

M. Roehle: Oui, nous sommes l'organisme de vente. Nous sommes un organisme de vente à guichet unique. Nous pouvons décider de vendre ou de ne pas vendre.

M. Marchand: Vous vendez naturellement au meilleur prix possible.

M. Roehle: Nous essayons d'obtenir le meilleur prix possible.

M. Marchand: Vous essayez de l'avoir au moment voulu?

M. Roehle: Oui, c'est de cette façon que l'on obtient les meilleurs prix, en répondant aux attentes du client et en veillant à ce qu'il ait la quantité et la qualité voulues au port, au moment voulu et au prix qu'il est prêt à payer.

M. Marchand: Par exemple, dans cette crise, c'est ainsi que je vois les choses, il y a 20, 25 bateaux qui attendent dans le port de Vancouver, à raison de 10 000\$ par jour par bateau. Cela coûte environ 1 million à 2 millions de dollars par semaine et ce prix devra en fin de compte être payé par les agriculteurs. Quelqu'un devra payer.

N'a-t-on pas pris des dispositions, par exemple, pour utiliser Thunder Bay et la Voie maritime du Saint-Laurent pour atténuer le problème? Vous avez dit tout à l'heure que certains pays insistaient pour que les céréales soient livrées par Vancouver à tout prix. Ne préférez-vous pas répondre à leurs exigences en utilisant une partie du système actuellement sous-utilisée?

M. Roehle: Nous essayons de les encourager à prendre livraison des grains dans d'autres ports si c'est dans notre intérêt. Vous devez savoir qu'il faut ajouter encore 20\$ pour mettre les céréales en position pour la Voie maritime.

M. Marchand: Nous n'avons pas intérêt à utiliser Thunder Bay et la Voie maritime?

M. Roehle: Absolument, mais nous prenons des décisions d'ordre économique. Nous ne pouvons pas dire aux clients qu'ils doivent prendre livraison de leurs céréales sur le Saint-Laurent ou à Thunder Bay. Ce sont eux qui nous disent où ils veulent le prendre et à quel prix.

[Texte]

Mr. Marchand: So it's cheaper via Vancouver in some cases.

There seems to be a problem about the east coast. Even in the way that you've formulated it on page three, the problem is that in the interim we have been forced to switch sales from west coast to east coast ports. What's the problem?

Mr. Roehle: Buyers who buy out of the west coast do so because that's where they want to take delivery. When they're faced with waiting three weeks, five weeks or seven weeks, we might be able to entice them to consider using the St. Lawrence. But for markets like Japan and China, logistically the west coast makes a lot more sense than taking it off the east coast. In the case of some of the Latin American countries and South America and so on, there's some difference, and in that case we're able to convince people to switch.

Usually there will be a cost connected with switching, because they made their contract based on delivery on the west coast—Vancouver or Prince Rupert. So if you go back to them and ask them about taking it in the St. Lawrence, usually there's a cost involved.

Mr. Marchand: What's the relationship between the Canadian Wheat Board and the Grain Transportation Agency?

Mr. Robert Harris (Director, Grain Transportation, Western, Canadian Wheat Board): We deal with the grain transportation for car supply like any other company in the system. We have to supply position statements to the GTA in order that they understand what our requirements are for cars. They in turn—we have a meeting with them and the railroads every Wednesday—discuss what the car fleet is and what the car availability is for the ports for the next week.

Then the GTA takes the available cars for that week and splits them between board grain and non-board shippers, which is the flax, rye, canola, etc., and the specialty market. They tell us what our share of the allocation will be for that week to each port.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I only had one question last time, but I have more this time.

Mr. Roehle, what kind of a job do you think the GTA is doing? If you had to rate them on a 1 to 10 scale as far as the quality of how they're fulfilling their mandate, how would you rate them?

Mr. Roehle: I won't give you a number, but I will say they have a tough job. Transportation is always a problem. The U.S. has had a problem at the same time.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): The Canadian Wheat Board's been around for a long time. I'm not a farmer, but I've heard about the Canadian Wheat Board for decades. So I assume that you know about this business.

What do you think of the idea of the GTA changing their car allocation system so that grain shippers would not be penalized for cars that they wanted to lease on their own? If they were going to put those cars into the system...? If the GTA changed its allocation system, do you think that would be a good move?

[Traduction]

M. Marchand: Dans certains cas, c'est donc moins cher par Vancouver.

Il semble y avoir un problème sur la côte est. Même dans la façon dont vous en parlez à la page 3, le problème, c'est que dans l'intervalle nous avons été obligés de faire passer nos ventes des ports de la côte ouest à ceux de la côte est. Quel est le problème?

M. Roehle: Les acheteurs qui achètent à partir de la côte ouest agissent ainsi parce que c'est là qu'ils veulent prendre livraison des marchandises. Lorsqu'ils doivent attendre trois, cinq ou sept semaines, nous pouvons parfois les amener à envisager d'utiliser le Saint-Laurent. Mais pour des marchés comme le Japon ou la Chine, sur le plan logistique, la côte ouest est beaucoup plus logique que la côte est. Pour certains pays d'Amérique latine et d'Amérique du Sud, c'est différent, et dans ce cas, nous réussissons à convaincre les clients de changer.

En général, le changement représente un coût parce que le contrat a été établi pour une livraison sur la côte ouest—Vancouver ou Prince Rupert. Si nous leur demandons ensuite de prendre livraison sur le Saint-Laurent, il y a généralement un prix à payer.

M. Marchand: Quelles sont les relations entre la Commission canadienne du blé et l'Office de transport du grain?

M. Robert Harris (directeur, Opérations ferroviaires de l'Ouest, Commission canadienne du blé): Pour ce qui est des wagons nécessaires au transport du grain, nous sommes comme toutes les autres compagnies faisant partie du système. Nous devons fournir à l'Office du transport du grain des relevés de position pour qu'il soit conscient de nos besoins en matière de wagons. Les responsables de l'Office—nous avons une réunion avec eux et les représentants des chemins de fer tous les mercredis—déterminent en fonction du parc de wagons le nombre de wagons disponibles pour les ports la semaine suivante.

Ensuite, l'OTG divise les wagons disponibles pour la semaine entre le grain de la Commission et le produit des expéditeurs n'appartenant pas à la Commission, c'est-à-dire le lin, le seigle, le canola, etc., et les marchés spéciaux. On nous annonce ensuite quelle va être notre part de wagons pour la semaine vers chaque port.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je n'avais qu'une seule question la dernière fois, mais j'en ai plus cette fois-ci.

Monsieur Roehle, comment l'OTG s'acquitte-t-il de son travail? Si vous deviez lui donner une note de un à dix sur la qualité de sa prestation dans le cadre de son mandat, quelle serait-elle?

M. Roehle: Je ne pourrais pas vous donner de chiffres, mais c'est un travail très difficile. Le transport est toujours un problème. Les États-Unis ont eu un problème au même moment.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): La Commission canadienne du blé est là depuis longtemps. Je ne suis pas agriculteur, mais j'entends parler de la Commission canadienne du blé depuis des dizaines d'années. Je suppose donc que vous connaissez le domaine.

Que pensez-vous de l'idée de l'OTG de modifier le système d'affectation des wagons de sorte que les expéditeurs de grain ne seraient pas pénalisés s'ils voulaient louer des wagons indépendamment? Si ces wagons entraient dans le système...? Si l'OTG modifiait son système d'affectation, pensez-vous que ce serait une bonne chose?

[Text]

Mr. Roehle: I'll make a preliminary comment and then turn it over to Mr. Harris.

We have a tradition in the industry and it's been there a long time. We use a systems approach to transportation and to the utilization of cars, and I think it has generally served our industry well. You're talking about a fundamental change.

Mr. Harris, maybe you want to tackle that one.

Mr. R. Harris: As an industry, we have had discussions with the GTA. There are some pros and cons to doing that. For the general fleet operation, at this time there seem to be more cons than pros in the industry in doing that for WGTA grain, especially the way the GTA views that.

• 1800

For commercial rates going into the United States, customers are using private fleets to come in and service those markets. We put a proposal to the GTA to look at changes in their allocation procedure to maybe enhance what is being done so we won't get into the type of problems we're in today.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Wouldn't it just make sense that, if we can enhance the number of cars in the fleet to get our grain to the ports, we should be willing to make any kind of change possible to avoid crises such as what we have right now? We shouldn't be afraid of change if we can avoid things like this.

Mr. R. Harris: That's providing it's constructive to the total industry, yes, and doesn't give us a problem in a different corridor. In fact, for example, consider adding extra cars into the system. We've done that with other shippers in the general fleet, and it's worked out quite well. Doing it privately, then getting private unloads at the terminal, has the effect of possibly displacing other shippers trying to get unloads at the same time with the restricted Vancouver unload system we have at present. That's not a bad suggestion, but it has to be looked at very fully.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): You're afraid we may have too many loaded cars going to the ports for shipments they can't handle because, all of a sudden, we have enough cars.

Mr. R. Harris: No, I would suggest you have to look very closely at how that was proposed and how shippers would get allocations over and above what their position statements indicated. You'll have to look at it very closely.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): It doesn't make much sense to me, but I have another question. I actually have a couple of solutions here. That was one of them. I wanted to get your opinion on trying to ease the problem by making that change with the GTA.

The other thing is this. What do you think about the idea of passing legislation to make the handling of grain an essential service in Canada, in order not to have the strike problem, particularly on the west coast or in any other areas in the country?

[Translation]

M. Roehle: Je vais faire un commentaire préliminaire et je céderai ensuite la parole à M. Harris.

Nous avons depuis très longtemps une tradition dans l'industrie. Nous utilisons pour le transport et l'emploi des wagons le principe des systèmes et je crois que dans l'ensemble, cela a été bon pour notre industrie. Ce serait un changement fondamental.

Monsieur Harris, vous voulez peut-être répondre à cette question.

M. R. Harris: Les membres de notre secteur ont eu des discussions avec les responsables de l'OTG. Il y a du pour et du contre. En ce qui concerne les opérations générales du parc, l'idée d'adopter la formule envisagée par l'OTG pour le grain de la LTGO semble susciter plus de critiques que d'enthousiasme chez les membres de l'industrie.

Pour les taux commerciaux vers les États-Unis, les clients utilisent des parcs privés pour aller desservir ces marchés. Nous avons proposé à l'OTG d'envisager de modifier la procédure d'affectation de façon à améliorer le système actuel afin d'éviter les problèmes auxquels nous nous heurtons aujourd'hui.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Si nous pouvons élargir le parc pour acheminer nos grains vers les ports, nous devrions être prêts à apporter tous les changements possibles pour éviter des crises comme celles que nous traversons actuellement, ne pensez-vous pas? Nous ne devons pas avoir peur de changer si cela peut nous permettre d'éviter ce genre de choses.

M. R. Harris: À condition que ce soit constructif pour l'ensemble de l'industrie, oui, et que cela ne crée pas de difficultés dans un autre corridor. Prenons, par exemple, l'apport de nouveaux wagons dans le système. C'est ce que nous avons fait avec d'autres expéditeurs dans le parc général, et les résultats ont été très bons. Si ce sont des wagons privés, ils vont être déchargés en privé au silo terminus et cela pourrait gêner d'autres expéditeurs voulant des déchargements en même temps, étant donné le système de déchargement restreint que nous avons actuellement à Vancouver. La suggestion n'est pas mauvaise, mais il faut l'étudier très attentivement.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous avez peur qu'un trop grand nombre de wagons chargés arrivent au port pour des cargaisons qu'ils ne pourront pas prendre parce que, tout d'un coup, nous aurons assez de wagons.

M. R. Harris: Non, je dis qu'il faudrait examiner très attentivement ce qui a été proposé et voir dans quelles conditions les expéditeurs bénéficieraient d'allocations supplémentaires, en plus de ce qui figurait sur leur relevé de position. Il faudra l'étudier de très près.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): À mon avis, ce n'est pas valable, mais j'ai une autre question. J'ai en fait deux solutions ici. Je viens de vous en présenter une et je voulais savoir si d'après vous, on pouvait atténuer le problème en apportant ces changements à l'OTG.

L'autre solution est celle-ci. Que pensez-vous de l'idée d'adopter une loi pour faire de la manutention du grain un service essentiel au Canada, afin d'éviter le problème des grèves, particulièrement sur la côte ouest ou dans d'autres régions du pays?

[Texte]

Mr. Roehle: I'll give an opinion that's very superficial. I know there are varying views in the industry. Say you declare it an essential service and we reach a point where we don't have grain moving through the port. Because all these people have been declared essential, do they have to be maintained?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I don't know. I know we had some strikes recently that were a factor in this current problem.

The Chairman: Thank you, Mr. Harris. I'll reiterate the question you asked because I know it's going to be the subject of our meeting in camera. I think your question was this. In this time of crisis, why do we not allow individual grain companies to augment the fleet with their own cars? Those cars are used by those companies. Is that your question? Could we have a yes or no? Do you agree that should be implemented, and would you just give us a yes or a no, or choose not to answer?

Mr. Roehle: I would like to make a comment. The railways both said they were unable to secure cars because of a shortage caused by problems in the U.S.

The Chairman: Excuse me, sir, those are the railways. We are told at this committee there are other companies that have their own cars, or have access to cars over and above what the railways have. I hear where you're going, but it's not answering the question. We're not talking about the railways; we're talking about individual companies supplying their own cars to handle their own product to get it to market. Do you agree with that process or not? I would like you to answer that, Mr. Roehle.

Mr. Roehle: Really, I don't have an opinion on that. I'm not close enough to transportation—

The Chairman: You don't have an opinion. Does your colleague have an answer for that?

Mr. R. Harris: I don't think that's a question to answer yes or no to.

Mr. Jordan: You say in your paper the customer is king, and the idea is to get the product to market on behalf of the customer and so forth. You don't have any influence and don't choose the mode of transportation. The customer chooses the mode of transportation.

• 1805

It must have been pretty damn frustrating when you had product to move and had customers waiting and didn't have the cars. Would you not, though, have some influence on the customer and be able to say that there's another way of getting the product to the destination, because there's a seaway that was built and is gasping because it's not being utilized?

Would you people in the business not have some impact, without imposing your view, to suggest that perhaps we should start to use all available modes of transportation in Canada from now on? The seaway is surely one of them. I think it

[Traduction]

M. Roehle: Je vais vous donner un avis qui est très superficiel. Je sais que les opinions divergent dans l'industrie. Mettons que ce soit déclaré service essentiel et que l'on arrive à un point où plus aucune céréale ne passe par le port. Comme toutes ces personnes ont été déclarées employés essentiels, va-t-il falloir les garder?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je l'ignore. Je sais qu'il y a eu récemment des grèves qui ont été un facteur important dans ces difficultés.

Le président: Merci, monsieur Harris. Je répète la question que vous avez posée parce que je sais qu'elle va faire l'objet de notre réunion à huis clos. Je crois que votre question était celle-ci. En cette période de crise, pourquoi ne pas permettre aux entreprises indépendantes de grain d'augmenter le parc avec leurs propres wagons? Ce sont elles qui utiliseraient ces wagons. Est-ce bien votre question? Pourriez-vous répondre par oui ou par non? Pensez-vous qu'il faudrait instaurer ce genre de système et pouvez-vous nous répondre par oui ou par non ou vous abstenir de répondre?

M. Roehle: J'aimerais faire une observation. Les deux compagnies de chemin de fer ont dit qu'elles ne parvenaient pas à obtenir de wagons parce qu'il y a une pénurie en raison de problèmes aux États-Unis.

Le président: Excusez-moi, monsieur, vous parlez des compagnies de chemin de fer. On nous a dit que d'autres compagnies avaient leurs propres wagons ou tout au moins avaient accès à des wagons autres que ceux des compagnies ferroviaires. Je vois où vous voulez en venir, mais vous ne répondez pas à la question. Il ne s'agit pas des compagnies ferroviaires, mais bien des compagnies indépendantes qui fourniraient leurs propres wagons pour acheminer leurs propres produits vers les marchés. Êtes-vous d'accord avec cette formule ou pas? J'aimerais que vous répondiez à cela, monsieur Roehle.

M. Roehle: En fait, je suis sans opinion sur ce sujet. Je ne connais pas assez le transport. . .

Le président: Vous êtes sans opinion. Votre collègue aurait-il une réponse à cela?

M. R. Harris: Je ne crois pas que l'on puisse répondre par oui ou par non à cette question.

M. Jordan: Vous dites dans votre document que le client est roi et que le but est d'acheminer le produit vers le marché pour le client, etc. Vous n'avez pas d'influence et vous ne choisissez pas le mode de transport. C'est le client qui choisit.

Vous avez dû vous trouver dans une position très frustrante lorsque vous aviez des marchandises à transporter, des clients qui attendaient, et que vous n'aviez pas de wagons. Ne pourriez-vous pas exercer une certaine influence sur le client en lui disant qu'il y a un autre moyen de faire parvenir le produit à destination parce qu'il existe une voie maritime que l'on a construite et qui se meurt d'être sous-utilisée?

Ne pourriez-vous pas avoir une certaine influence, sans imposer vos opinions, en disant qu'il faudrait peut-être commencer à utiliser tous les modes de transport existant au Canada? La Voie maritime en fait partie. Je crois

[Text]

makes economic sense to move things such as grain in large quantities. If grain's bound for the east it has to be unloaded in some of the terminals before it's loaded on ocean-going boats. Would you not have some impact on your customers and be able to say that you can get it moved for them? Have you ever considered that?

Mr. Roehle: That's considered day in and day out. Customers want to buy Canadian grain and we want to sell Canadian grain, and we'll try to work out some way for them to get it. We don't have any particular bias for or against any port.

Mr. Jordan: But would you promote that approach? Seeing the dilemma we're in, or have been in, here in Canada, because of factors that were largely outside your control—we've had them listed by everybody, and they include weather conditions, the Mississippi River flooding, and so on—and we're losing customers, and here's a method of transportation that's being under-utilized and is indeed in serious serious financial straits, don't you feel you should start to promote it, although it isn't your job primarily to do so? Wouldn't that be good for the nation? It would be good for your customer or the fellow you're representing. He gets his product on time and in good shape. Don't you think you can move into that area and try to help the seaway industry?

Mr. Roehle: Our mandate is quite clear. We try to give that pile of grain that was produced in any given year its maximum value. That's our guiding *modus operandi*, if I can use that term, on every decision we make.

If we can interest buyers in taking delivery on the St. Lawrence and if it makes economic sense for farmers we certainly do so. We do so regularly. We have the same discussion with the people who promote the Port of Churchill.

Mr. Jordan: But you are aware of the difficulty the seaway is in, are you?

Mr. Roehle: Yes, we're very much aware of it.

Mr. Jordan: You would take that fact into consideration, the fact that it's in a degree of difficulty and needs promotion.

Mr. Easter: There have been a number of questions on the seaway and in terms of your cost differential. In terms of that cost differential, do you take into consideration in your economic analysis the demurrage costs, overtime costs, congestion at Vancouver, and so on? Or are you just looking at straight costs and port position, with nothing else considered?

Mr. Roehle: We try to take in all those costs, but they all come together in the in-store return to farmers. We don't oversell a port and deliberately incur demurrage, because farmers pay demurrage. When customers have to wait they pay in the long run because you have unhappy customers and erode your reputation as a reliable supplier.

[Translation]

qu'économiquement parlant, il est logique de transporter des marchandises comme le grain en grandes quantités. Le grain à destination de l'Est doit être déchargé dans des silos terminus avant d'être chargé à bord de navires hauturiers. Ne pouvez-vous pas influencer vos clients et leur dire que vous pouvez assurer le transport de leur grain? Y avez-vous pensé?

M. Roehle: Nous y pensons jour et nuit. Les clients veulent acheter du grain canadien et nous voulons vendre du grain canadien et nous allons essayer de trouver un moyen de le leur faire parvenir. Nous n'avons aucun préjugé favorable ou défavorable en ce qui concerne les ports.

M. Jordan: Mais pourriez-vous faire la promotion de cette formule? Étant donné le dilemme dans lequel nous nous trouvons, ici au Canada, en raison de facteurs indépendants de notre volonté pour la plupart—tout le monde nous les a énumérés et il y a notamment les conditions météorologiques, les inondations du Mississippi, etc.—et puisque nous perdons des clients alors qu'il existe un mode de transport qui est sous-utilisé et qui a de graves difficultés financières, ne pensez-vous pas que vous pourriez commencer à en faire la promotion, même si cela ne fait pas vraiment partie de vos fonctions? Ne serait-ce pas dans l'intérêt du pays? Ce serait dans l'intérêt de vos clients ou de ceux que vous représentez. Ils auraient leurs produits à temps et en bon état. Ne pourriez-vous pas essayer d'intervenir de cette façon et d'aider la Voie maritime?

M. Roehle: Notre mandat est très clair. Nous essayons de donner au grain produit au cours d'une année donnée sa valeur maximum. C'est ce *modus operandi*, si j'ose dire, qui nous guide dans toutes nos décisions.

Si nous pouvons convaincre les acheteurs de prendre livraison sur le Saint-Laurent et si c'est dans l'intérêt financier des agriculteurs, nous le faisons. Nous le faisons régulièrement. Nous avons les mêmes discussions avec les responsables de la promotion du port de Churchill.

M. Jordan: Mais vous savez à quel point la situation de la Voie maritime est difficile actuellement, n'est-ce pas?

M. Roehle: Oui, nous le savons très bien.

M. Jordan: Vous pourriez en tenir compte, tenir compte du fait que la Voie maritime est en difficulté et a besoin d'un peu de promotion.

M. Easter: Il y a eu plusieurs questions sur la Voie maritime et sur les différences de coût. À ce propos, tenez-vous compte dans votre analyse économique des frais de stationnement, des frais d'heures supplémentaires, de la congestion à Vancouver, etc.? Ou tenez-vous compte uniquement des frais directs et de la position au port sans penser au reste?

M. Roehle: Nous essayons d'intégrer tous ces coûts mais ils se retrouvent tous dans le revenu en magasin pour les agriculteurs. Nous ne faisons pas de la survente dans un port en risquant délibérément des frais de stationnement, parce qu'ils sont à la charge des agriculteurs. Lorsque les clients doivent attendre, les producteurs finissent par payer à la longue parce que les clients sont mécontents et que leur réputation de fournisseurs fiables en souffre.

[Texte]

Mr. Easter: I don't want to get into the subject here, Mr. Chairman, but I've been through the Wheat Board a number of times. In terms of your transportation department and the difficulties of pulling grain from branch line and so on, I shudder to think what would happen if we didn't have the Wheat Board and the amount of control it has, in terms of trying to be fair to all players.

Is there anything you can forward to members to give us a broader understanding of that system, how it works, and the Canadian Wheat Board's role in it? I don't want to get into it here, but if you have, could you forward that along?

• 1810

In your presentation—we're looking at the current problem here of congestion, lack of cars—you say, frankly, we need more cars in the system and seven-days-a-week car unloading at Pacific ports. I'm sure we'll get into that seven-day car unloading when the labour union is here.

The problem, you say, is that in the interim, we've been forced to switch sales from west coast ports to east coast ports, we've had to defer sales to later delivery periods and we've had to pass up nearby sales opportunities. Is the shortage of rolling stock the key problem? Is that the main problem?

Mr. Roehle: I think it is, but we're seeing the light at the end of the tunnel on that one.

Mr. Easter: Okay. Then the railways or somebody is responsible for that lack of rolling stock.

In terms of the costs you talk about here, do you have any estimates on costs as the result of this lack of rolling stock, the costs in terms of you maximizing returns back to producers? What are the losses?

Mr. Roehle: Those losses are very hard to calculate, but over the last few months we've essentially turned down 2 million tonnes of sales. We have vessels sitting out there collecting demurrage, as you know. I'm told that our demurrage bill could be in excess of \$20 million. When you switch from west to east, when the customer has already signed a contract for west coast delivery, it costs you money.

Mr. Easter: I guess where I'm going, Mr. Chairman, and it's probably obvious, is that we have, let's take the low figure, \$20 million. We have a cost of \$20 million to the farm community, losses to them. The railways made certain obligations in terms of what they were going to do. The GTA is supposed to be responsible for imposing penalties. I guess my question to you is: should the GTA impose penalties on the railways to cover those losses that the farmers are having as a result of the railways not having the rolling stock and capital investment in place?

Mr. Roehle: I don't think we want to express an opinion on that one, unless my colleague does.

[Traduction]

M. Easter: Je ne veux pas aborder ce sujet maintenant, monsieur le président, mais j'ai parlé de la Commission du blé à plusieurs reprises. Je pense à votre service des transports et des difficultés que vous avez à faire sortir le grain des lignes secondaires, etc., et je frissonne à l'idée de ce qui se produirait si nous n'avions pas la Commission du blé, avec tous ses pouvoirs de contrôle pour assurer une certaine équité entre tous les intervenants.

Y a-t-il quelque chose que vous pourriez envoyer aux membres du comité pour nous permettre de mieux comprendre le système et son fonctionnement et le rôle de la Commission canadienne du blé dans ce domaine? Je ne veux pas discuter de cela maintenant, mais si vous avez des documents, pourriez-vous nous les envoyer?

Dans votre exposé—à propos du problème actuel de congestion, du manque de wagons—you dites, franchement, il nous faut plus de wagons dans le système et des déchargements sept jours par semaine dans les ports du Pacifique. Je suis sûr que nous allons parler de ces déchargements sept jours sur sept lorsque nous recevrons les représentants des syndicats.

Le problème, dites-vous, est que dans l'intervalle, nous avons été contraints de faire passer les ventes des ports de la côte ouest à ceux de la côte est, nous avons dû reporter les ventes à des périodes de livraison ultérieures et nous n'avons pu saisir certaines occasions de ventes. Le problème clef est-il la pénurie de matériel roulant? Est-ce le principal problème?

M. Roehle: Je crois que oui, mais on commence à voir la lumière au bout du tunnel.

M. Easter: D'accord. Ce sont les compagnies de chemin de fer ou d'autres qui sont responsables de ce manque de matériel roulant.

Au chapitre des coûts dont vous parlez ici, avez-vous tenté d'évaluer les frais entraînés par cette pénurie de matériel roulant, les frais correspondants au manque à gagner des producteurs? Quelles sont les pertes?

M. Roehle: Les pertes sont très difficiles à calculer, mais au cours des derniers mois, nous avons refusé pratiquement deux millions de tonnes de ventes. Nous avons des navires en attente qui payaient les frais de surestarie, comme vous le savez. On m'a dit que la facture de surestarie pourrait dépasser 20 millions de dollars. Lorsqu'on passe de la côte ouest à la côte est, si le client a déjà signé un contrat prévoyant la livraison sur la côte ouest, cela coûte de l'argent.

M. Easter: Vous avez sans doute deviné où je voulais en venir, monsieur le président; nous avons, disons, prenons le chiffre le plus bas, un coût de 20 millions de dollars pour le monde agricole, des pertes pour les producteurs. Les compagnies ferroviaires se sont engagées à faire certaines choses. L'OTG est censé imposer des amendes. Ma question est donc celle-ci, l'OTG devrait-il imposer des pénalités aux compagnies ferroviaires pour recouvrer les pertes subies par les agriculteurs parce que ces compagnies n'avaient pas le matériel roulant et les biens d'équipement nécessaires en place?

M. Roehle: Je ne pense pas que nous puissions donner un avis sur ce sujet, à moins que mon collègue ne veuille le faire.

[Text]

Mr. Easter: I guess we hear all the time from some within the industry, this debate on incentives. The opposite of incentives is penalties. I'll give you a quote CP made quite a while ago, and I remember this debate very well.

The Chairman: You realize of course, Mr. Easter, this is your last question.

Mr. Easter: Okay.

This is by CP Rail:

It must be understood that Canadian Pacific would have no objection to the provision for a holdback of payments in subclause 21.(2), because it would be made in respect of a failure to perform the obligations to transport grain.

That statement was made on July 27, 1983. I remember it vividly.

Obviously at that time they agreed to two penalties in respect of the obligation to transport grain. They've failed in that, according to your earlier statements. Maybe you don't want to answer the question, but I'm certainly saying the committee has to consider whether or not we should be asking the GTA to live up to its duties and impose the penalties.

I have no further questions.

The Chairman: Do you have an answer to that?

Mr. R. Harris: I guess our only response to that is an industry panel is set up as a review panel to review each quarter and it goes through the GTA. They're not out with their final report yet.

The Chairman: Do the representatives in front of us from the Wheat Board today have an answer to that question other than...? You don't have an answer to that question. Is that right?

Mr. R. Harris: No, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

Mr. Collins: I would like to know with regard to the deregulation of the Canadian grains standards administered by the Canadian Grain Commission. We've lost our ability to move grain out of the country under strict supervision and quality control. I asked some people yesterday and it appears that under the Canadian Wheat Board Act there are movements going into the United States that are not being checked. Are you aware of that?

• 1815

Mr. Roehle: Yes. I think they are being monitored, but I don't believe that certificate finals are being issued as would happen if grain moved through the west coast or Thunder Bay or the St. Lawrence.

Mr. Collins: Monitored by whom?

Mr. Roehle: I believe samples are taken and given to the Grain Commission. Because the Grain Commission doesn't take the sample itself it's not an official sample; therefore it doesn't get an official grade.

[Translation]

M. Easter: Nous entendons régulièrement des membres de l'industrie nous parler de ce débat sur les mesures d'incitation. À l'autre extrême, il y a les pénalités. Je vais vous citer les paroles d'un représentant du CP il y a un certain temps, au cours d'un débat dont je me souviens très bien.

Le président: Vous savez bien sûr, monsieur Easter, que c'est votre dernière question.

M. Easter: D'accord.

C'est dit par CP Rail:

Il faut comprendre que le Canadien Pacifique n'aurait pas d'objections à la disposition sur la retenue de paiements au paragraphe 21(2), parce qu'elle serait liée au non-respect des obligations en matière de transport du grain.

Cette déclaration a été faite le 27 juillet 1983. Je m'en souviens comme si c'était hier.

À l'époque, le CP avait donc accepté deux pénalités concernant l'obligation de transporter le grain. D'après vos déclarations antérieures, il n'a pas respecté ses obligations. Vous ne voulez peut-être pas répondre à la question, mais je trouve que le Comité doit envisager de demander à l'OTG d'assumer ses responsabilités et d'imposer des pénalités.

Je n'ai pas d'autres questions.

Le président: Avez-vous une réponse à cela?

M. R. Harris: Notre seule réponse à cela est qu'un comité de l'industrie est constitué en comité de révision tous les trimestres et qu'il étudie la question de l'OTG. Le comité n'a pas encore présenté son rapport final.

Le président: Est-ce que les représentants de la Commission canadienne du blé qui sont là aujourd'hui ont une réponse à cette question en dehors de...? Vous n'avez pas de réponse à cette question, n'est-ce pas?

M. R. Harris: Non, monsieur le président.

Le président: Merci, monsieur Easter.

M. Collins: Je voudrais parler de la déréglementation des normes canadiennes sur les grains administrées par la Commission canadienne du grain. Nous ne sommes plus capables d'exercer une supervision et un contrôle de la qualité rigoureux sur le transport du grain au-delà de nos frontières. J'ai posé la question à plusieurs personnes, hier, et apparemment en vertu de la Loi sur la Commission canadienne du blé, certaines expéditions à destination des États-Unis ne sont pas contrôlées. Le saviez-vous?

M. Roehle: Oui. Je crois qu'elles sont surveillées, mais je ne pense pas que des certificats finals soient délivrés comme ce serait le cas si le grain était acheminé par la côte ouest, Thunder Bay ou le Saint-Laurent.

M. Collins: Surveillé par qui?

M. Roehle: Je crois que l'on prélève des échantillons que l'on remet à la Commission du grain. Comme celle-ci ne prélève pas elle-même l'échantillon, celui-ci n'a pas de caractère officiel et il n'obtient donc pas de classement officiel.

[Texte]

Mr. Collins: So they could be moving through without permit?

Mr. Roehle: Any Wheat Board grains go with an export permit.

Mr. Collins: I am suggesting that there are some going through without permit.

Mr. R. Harris: All our cars are taking a sample at the country elevator. The sample is sent to the commission. It is graded just—

Mr. Collins: Just a point of correction: I'm not referring to cars, I'm talking trucking. We have all kinds of them moving through Manitoba and Saskatchewan. Because of deregulation there is an opportunity for these people to move through uninhibited, with nobody checking.

Mr. Roehle: You're referring to truck movement?

Mr. R. Harris: That's correct.

Mr. Roehle: Yes, that's correct. There is no checking on the grade. Farmers come to their elevator agent and they make a contract with the Wheat Board. We sell it to them at the export price and they get an export permit, but there is no checking. It's largely an honour system.

Mr. Collins: Is that a problem? Are we going to get a "no response" again, Mr. Chairman? I'm in the "no response" category here.

I'm sorry, did you have a response?

Mr. Roehle: Is it a problem? Potentially, it is a problem.

Mr. Collins: In light of some people suggesting that trucking may be an efficient way of moving grain, within the framework of the Canadian Wheat Board have you looked at that as another mechanism we could put in place as opposed to what is going on now, or in addition to it?

Mr. R. Harris: We've been involved in three or four trucking programs this year in the country into the inland terminals. We're involved in another one into the inland terminals right now to try to get select product to meet select customers. We're also in negotiation with primary elevators to do this, and we've also done it with primary elevators this year to facilitate the market.

Mr. Collins: Having done that, is that an effective and efficient way to do it?

Mr. R. Harris: It is efficient in that we are certainly satisfying our customer. Whether it proves cost-effective in the end with our present operation, we'll see when we're finished. On the prior one we did, specific durum to Japan, it was very effective and it was cost-effective.

Mr. Collins: Mr. Chairman, with regard to what has just been offered, I would ask that you submit those documents to us.

Mr. R. Harris: We will submit how we set it up and our policy on it. On our costs we would like not to submit, if you don't mind. It was done on a commercial basis. We would have to discuss it with the companies before we disclosed anything like that. How we did it and our tonnages, we will tell you.

[Traduction]

M. Collins: Donc, ce grain est acheminé sans permis?

M. Roehle: Les grains réglementés font toujours l'objet de la délivrance d'un permis d'exportation.

M. Collins: Ce que je veux dire, c'est que certaines expéditions passent la frontière sans permis.

M. R. Harris: Pour tous nos wagons, on prélève un échantillon au silo de collecte et on l'envoie à la commission. Il est classé exactement. . .

M. Collins: Une petite correction: je ne parle pas de wagons, je parle de camions. Il y en a des quantités qui circulent au Manitoba et en Saskatchewan. Du fait de la déréglementation, il leur est possible de passer sans aucun contrôle.

M. Roehle: Vous parlez du transport par camions?

M. R. Harris: C'est cela.

M. Roehle: Oui, c'est vrai. Il n'y a aucun contrôle du classement du grain. Les céréaliculteurs s'adressent à leur gérant de silo et passent un contrat avec la Commission du blé. Nous vendons au prix d'exportation et ils obtiennent un permis d'exportation, mais il n'y a pas de contrôle. Il s'agit essentiellement d'un régime de confiance.

M. Collins: Cela crée-t-il un problème? Monsieur le président, vais-je, encore une fois, ne pas obtenir de réponse? J'ai bien l'impression de me trouver dans la catégorie des «pas de réponse».

Excusez-moi, vous aviez une réponse?

M. Roehle: Y a-t-il un problème? Potentiellement, oui.

M. Collins: Étant donné que certaines personnes estiment que le transport du grain par camions serait une méthode efficace, dans le contexte de la Commission canadienne du blé, avez-vous envisagé d'utiliser ce mécanisme plutôt que celui qui fonctionne actuellement, ou pour compléter celui-ci?

M. R. Harris: Cette année, nous avons participé à quatre programmes de transport par camions du grain aux terminus intérieurs. En ce moment même, nous en avons un autre qui est destiné à fournir un produit de choix à des clients de choix. Nous négocions avec les exploitants de silos primaires pour cela, et nous avons également travaillé avec ces exploitants, cette année, pour faciliter l'accès au marché.

M. Collins: Cela dit, s'agit-il d'une méthode efficace et efficiente?

M. R. Harris: Elle est efficiente en ce sens que nous donnons entièrement satisfaction à notre client. Quant à savoir si elle est rentable compte tenu de notre système actuel, nous ne le saurons qu'à la fin. Lorsque nous avons expédié du blé dur au Japon, la méthode s'est avérée très efficace et rentable.

M. Collins: Monsieur le président, à propos de ce qu'on vient de proposer, je souhaiterais que vous nous soumettiez ces documents.

M. R. Harris: Nous vous soumettrons un document qui explique comment nous sommes organisés et quelle est notre politique à cet égard. Si vous le permettez, nous préférons ne rien révéler sur nos coûts. Il s'agit d'une opération commerciale et il faudrait que nous en discutions avec les compagnies intéressées avant de divulguer de tels renseignements. En revanche, nous vous dirons comment nous avons procédé et quels ont été nos tonnages.

[Text]

Mr. Collins: I want to receive from you confirmation that it was cost-effective and to what degree, so that we can measure it in terms of all these things we are doing here today in transportation.

The Chairman: Thank you. I'm going to come back to you in a minute, Mr. Steckle.

Mr. Hoepfner: I have a few extra questions coming.

The Chairman: Yes, I apologize. Go ahead, please.

Mr. Hoepfner: I accept the apology.

I'm going to ask my questions quickly and then you can give me short responses, because I think they are definite questions.

How much Wheat Board grain has gone through the U.S. by truck? Just think about that. With a seven-day cycle at the west coast, could you maintain a 6,000-a-week car unload?

With meeting all the players every Wednesday, how come you cannot give us solutions to this problem? That's the other question. Hasn't labour slowed down unload at the west ports for over a year now, since they ran out of a contract? I think that problem has been there for quite a while. Wouldn't you agree that farmers are as essential as the dock workers at Vancouver and shouldn't they be maintained?

There, you have our order. How short can you make your answers, and how quick? Start with the amount of grain moved by truck.

Mr. R. Harris: John, do you want to comment on trucking?

Mr. John Benci (General Director of Transportation, Canadian Wheat Board): Is that to the U.S. specifically?

Mr. Hoepfner: Yes, to the U.S., just Wheat Board grain.

Mr. Benci: About 20% is moved by trucking.

Mr. Hoepfner: That much? Thank you.

The next question is: maintain 6,000 cars.

Mr. R. Harris: We'd certainly love to test it. If the railways could run a 14-day cycle to the west coast, with 28,500 cars in the fleet, going to a total of 30,000 cars in the fleet, we think it's actually possible.

Mr. Hoepfner: So we can grow more grain.

Mr. R. Harris: We think it's actually possible, so we'd love to test it.

Mr. Hoepfner: Why are there no solutions when you are meeting all the players?

Mr. R. Harris: We have met, at the senior levels, with CP, CN, the board, the representative from the Terminal Elevator Association and the Country Elevators Association, and we are working toward solutions now.

[Translation]

M. Collins: Ce que je veux, c'est que vous nous confirmiez que l'opération a été rentable et dans quelle mesure elle l'a été, de manière à ce que nous puissions l'évaluer en fonction de tout ce que nous faisons ici aujourd'hui dans le domaine du transport.

Le président: Merci. Je reviendrai à vous dans un instant, monsieur Steckle.

M. Hoepfner: J'ai quelques questions supplémentaires à poser.

Le président: Oui, excusez-moi. Allez-y, je vous en prie.

M. Hoepfner: J'accepte votre excuse.

Mes questions seront brèves et précises et j'attends donc de vous des réponses qui le seront également.

Quel est le volume de grain réglementé transporté aux États-Unis par camion? Réfléchissez-y. Compte tenu du cycle de rotation de sept jours sur la côte ouest, pourriez-vous assurer le déchargement hebdomadaire de 6 000 wagons?

Étant donné que vous rencontrez tous les participants chaque mercredi, comment se fait-il que vous ne puissiez pas nous proposer de solution à ce problème? Voici mon autre question. N'y a-t-il pas plus d'un an, depuis l'expiration d'un contrat, que les syndicats ralentissent le déchargement dans les ports de la côte ouest? Je crois que c'est un problème qui existe depuis un bon moment. Ne pensez-vous pas que les céréaliculteurs jouent un rôle aussi essentiel que les dockers du port de Vancouver et qu'on devrait maintenir ce rythme?

Voilà, vous avez nos instructions. Voyons un peu avec quelle vitesse et quelle brièveté vous êtes capable de répondre. Commencez par le volume de grain transporté par camion.

M. R. Harris: John, voulez-vous parler du camionnage?

M. John Benci (directeur général, transport, Commission canadienne du blé): Uniquement aux États-Unis?

M. Hoepfner: Oui; et uniquement le grain réglementé.

M. Benci: Environ 20 p. 100 du transport se fait par camion.

M. Hoepfner: Tant que cela? Merci.

La question suivante est: comment maintenir une rotation de 6 000 wagons?

M. R. Harris: Nous serions ravis de mettre cela à l'épreuve. Si les compagnies ferroviaires pouvaient maintenir un cycle de rotation de 14 jours vers la côte ouest, avec un parc de 28 500 wagons qui pourrait être porté à 30 000, nous pensons que ce serait réalisable.

M. Hoepfner: Donc, nous pouvons produire plus de grain.

M. R. Harris: Je crois que c'est vraiment possible et nous serions ravis d'en faire l'essai.

M. Hoepfner: Alors, pourquoi ne trouve-t-on jamais de solution lorsque tous les participants se rencontrent?

M. R. Harris: Nous avons rencontré les cadres supérieurs du CP, du CN, de la commission, ainsi que les représentants de la Terminal Elevator Association et de la Country Elevator Association, et nous recherchons actuellement des solutions.

• 1820

[Texte]

As our papers showed, we have put in a bunch of initiatives to try to speed up the system. We have further initiatives to investigate. A primary one is not to get into this problem again and to do proper forecasting in the fall.

Probably a key point in coming into the fall position is if we're going to change the rules—and, as some people suggest, private cars might be the answer—then we all, as players in the game, want to know the rules up front so we can sell into that market, basis those rules, and not change the rules in the middle of the game.

Mr. Hoepfner: How about no politics, like last fall, with the tombstone?

Mr. R. Harris: That's a different question.

The Chairman: Was that part of your initial question, Jake?

Mr. Hoepfner: Yes, it was the wider solution. I want some solutions. Do you want a solution?

The Chairman: I want solutions.

Mr. Hoepfner: Yes.

Mr. R. Harris: I'll comment on the tombstone.

The Canada fee of 5% and lower... we have an excellent movement out of Thunder Bay from now to July. That was going to go by rail. It's now all going to go by water to try to save on transportation. We were late—we admit we were definitely late—with our program to handle 5% and higher, but we did come out with one.

The Chairman: I think your questions have all been answered.

Mr. Hoepfner: No, not one.

How important are farmers compared with dock workers?

Mr. R. Harris: Farmers are number one.

Mr. Hoepfner: Thank you.

Mr. Steckle: It's always hard when you come last. I guess I can summarize.

The Chairman: But you're not last.

Mr. Steckle: It appears from all the responses we've had from all the parties involved that there are two ingredients to this. Two major issues seem to come to the forefront, but we're not dealing with them. You won't respond to certain questions, the people who presented earlier today wouldn't respond, because we're all in the same room. That should be a good forum for response, but we're not getting it today.

We have too few rolling stock, we have too few people willing to work the extra hours to make it happen. I think if we could put those two ingredients together, we could resolve the problem.

You talked about the customer being the king, but we also have people like yourselves who are the king-makers. If we don't have you making kings out there for us, we're not going to have an industry. Obviously the farmers, as Jake so aptly said this afternoon, are the ones who really matter. When we speak about spending \$20 million in demurrage charges—

[Traduction]

Comme les documents que nous avons déposés le montrent, nous avons proposé toutes sortes de mesures pour essayer d'accélérer le fonctionnement du système. Nous en étudions d'autres. Une des premières choses à faire est de ne pas retomber dans le même problème et de bien faire nos prévisions, cet automne.

Ce qui sera probablement le plus important, cet automne, si nous changeons les règles du jeu—comme certains le proposent, des wagons privés seraient peut-être la solution—c'est que tous les participants connaissent ces règles dès le début de manière à pouvoir vendre sur ce marché, et à se tenir à ces règles, sans les modifier en cours de route.

M. Hoepfner: Et pas de manœuvre politique, comme l'automne dernier, dans le cas de la gale du blé?

M. R. Harris: Ça, c'est une autre question.

Le président: Cela faisait-il partie de votre première question, Jake?

M. Hoepfner: Oui, il s'agissait de la solution générale. Je veux des solutions. Vous en voulez?

Le président: Certainement.

M. Hoepfner: Oui.

M. R. Harris: Je reparlerai de cette maladie.

Le droit canadien de 5 p. 100 et moins... à partir de maintenant jusqu'en juillet, les conditions de transport sont excellentes depuis Thunder Bay. Au départ, le blé devait être acheminé par rail, mais il va maintenant se faire par bateau afin de faire des économies de transport. Nous étions en retard—c'est indiscutable—en ce qui concerne la mise en œuvre de notre programme pour absorber ces 5 p. 100 et plus, mais nous nous en sommes sortis.

Le président: Je crois qu'on a répondu à toutes vos questions.

M. Hoepfner: Non, pas à une seule.

Quelle est l'importance comparée des céréaliculteurs et des dockers?

M. R. Harris: Les agriculteurs viennent en premier.

M. Hoepfner: Merci.

M. Steckle: C'est toujours difficile d'être le dernier. Je suppose que je peux me permettre de résumer.

Le président: Mais vous n'êtes pas le dernier.

M. Steckle: Il semble, d'après toutes les réponses des parties concernées, qu'il y a deux facteurs à considérer. Deux points majeurs semblent se dégager, et pourtant, nous ne faisons rien pour les régler. Vous ne voulez pas répondre à certaines questions; les personnes qui vous ont précédées aujourd'hui ne le voulaient pas non plus, parce que nous nous trouvons tous dans la même salle. Ce devrait être le cadre parfait pour obtenir des réponses, mais nous n'en n'aurons pas aujourd'hui.

Notre matériel roulant est insuffisant; il y a trop peu de gens qui sont prêts à faire les heures supplémentaires nécessaires. Je pense que si nous pouvions régler ces deux questions, nous pourrions résoudre le problème.

Vous avez dit que le client était roi, mais il y a également des gens comme vous qui sont des faiseurs de roi. Et si vous n'en faites pas, nous n'aurons pas d'industrie. Il est évident que ce sont les céréaliculteurs, comme Jake le faisait si justement remarquer cet après-midi, qui sont les plus importants. Lorsque nous parlons de dépenser 20 millions de dollars en redevances de stationnement...

[Text]

The Chairman: When is the question coming?

Mr. Steckle: There is a question coming, yes. The question, of course, is: why are we not responding to these issues? You must know what the issue is and what the problems are. Let's put it on the table. We're here to find a resolve to the questions we're asking. We're spending two days asking these questions, the chairman is asking for answers to these questions, and we're not getting them. I think this is the frustrating part. I know what the answer is, you know what the answer is, and these people back here know what the answers are. Let's hear them. Why we're not getting the answers is my question.

• 1825

Mr. Roehle: As I said earlier, I think we in the industry see the light at the end of the tunnel. We think by mid-June or the end of June we're essentially going to be caught up.

The cars are coming, or at least the railways have made a commitment that the cars are going to be there. We're going to be at an all-time record, I understand, of over 30,000 cars in the dedicated grain fleet. But still outstanding is the labour-management problems on the west coast.

Mr. Steckle: Okay, now we're hearing it. Thank you, I appreciate your response.

Mr. Marchand: You're assuming the system is working well at the current time and that it's going to be resolved over the next few months. Am I correct that this is what you're assuming, in terms of the last answer you just made?

You're assuming that the system is a good solid well-operating system and that we had a backlog, certain problems, weather, and so on, and we're going to catch up and everything's fine. That's what you're assuming?

Mr. Roehle: I guess what I would say is that yes we have a migraine, but we don't need brain surgery.

Mr. Marchand: For example, take the fact that we have a certain number of hopper cars that are going to Thunder Bay to take advantage of the western grain transportation subsidy to get to the United States. Do you think that is part of the problem in the system?

Mr. Roehle: I'll let Bob answer that one.

Mr. Marchand: Yesterday we learned in fact that when you totalled them, about half a million days of transportation are lost because hopper cars are going to Thunder Bay to take advantage of the subsidy in order to get to the United States.

Mr. R. Harris: You have a very valid point.

When you do it for costing, it's a good option for the person who's selling it. For transportation efficiency, definitely when you lose car days, it is not efficient. You're right. That is one thing, of course, that is being discussed in the industry under section 22, and a few other things, and that might disappear. That's one of the things being looked at.

I don't think we want to leave the impression that the system is perfect by any stretch of the imagination. We have made a number of suggestions to the industry to change the system for the fall, especially regarding specialty products and

[Translation]

Le président: J'attends toujours la question.

M. Steckle: Elle arrive. La voici: pourquoi ne cherchons-nous pas réponse à ces questions? Vous devez bien savoir ce qu'est la question et ce que sont les problèmes. Parlons franchement. Nous sommes ici pour obtenir une réponse aux questions que nous posons. Nous passons deux jours à les poser, le président réclame des réponses, et nous n'en n'obtenons pas. Je trouve cela frustrant. Je sais quelle est la réponse; vous aussi; et les autres aussi. Allez-y. Ce que je veux savoir c'est pourquoi nous n'obtenons pas de réponse.

M. Roehle: Comme je l'ai déjà dit, je crois que notre secteur commence à voir la lumière au bout du tunnel. D'ici le milieu ou la fin de juin, nous aurons rattrapé notre retard.

Les wagons arrivent, ou du moins, les compagnies ferroviaires se sont engagées à les fournir. Il va y avoir, je crois, plus de 30 000 wagons destinés au transport du grain, ce qui constitue un chiffre record. Mais les conflits de travail persistent sur la côte ouest.

M. Steckle: Enfin, une réponse. Je vous en remercie.

M. Marchand: Vous considérez donc que le système fonctionne bien en ce moment et que la question sera réglée au cours des prochains mois. Ai-je bien interprété la réponse que vous venez de donner?

Vous considérez que le système est sûr et fonctionne bien et qu'en dépit des retards pris, de certains problèmes, de la météorologie, etc., nous allons reprendre le terrain perdu et tout ira bien. C'est bien cela?

M. Roehle: Disons que nous avons des migraines, mais que nous n'avons pas besoin de faire appel à un neurochirurgien.

M. Marchand: Considérons, par exemple, le fait qu'un certain nombre de wagons-trémies vont être envoyés à Thunder Bay afin de profiter de la subvention au transport du grain de l'Ouest destiné aux États-Unis. Pensez-vous que ce soit là un des problèmes?

M. Roehle: Je vais laisser le soin à Bob de vous répondre.

M. Marchand: Nous avons appris hier que lorsqu'on fait le total, on perd environ un demi-million de jours de transport à cause de ces wagons-trémies qui vont à Thunder Bay pour profiter de la subvention et aller aux États-Unis.

M. R. Harris: C'est très juste.

Lorsque vous faites le calcul des coûts, c'est une bonne solution pour le vendeur. Par contre, ce n'est pas efficient à cause de ces jours perdus. Vous avez raison. C'est naturellement une des questions qui relèvent de l'article 22 et que l'on discute dans le secteur, entre autres choses, et cela pourrait disparaître. En tout cas, c'est à l'étude.

Nous ne voulons pas vous donner l'impression que le système est parfait, tant s'en faut. Nous avons fait un certain nombre de propositions au secteur afin de modifier le système cet automne, en particulier en ce qui concerne les produits

[Texte]

how they're handled; how we should handle them in the future; and if we have limited transportation resources, then how we should all get to share them and not have different rules for different players.

That is something we have to address. As I said before, that's a key issue for the fall. We must know what type of market and what type of transportation rules we are selling into.

Mr. Marchand: Do you think there are too many players in the system?

Mr. R. Harris: No. I think maybe some of the rules and some of the operating structures in the system might have to be looked at and redefined. We have put our proposals through to the GTA to look at that.

The Chairman: With the recommendations you've just mentioned, would you undertake to provide that list to the clerk of the committee?

Let's be specific. I'm talking about the recommendations that you want in place by the fall to make the system work better. Can I have your undertaking to provide that to the committee?

Mr. Roehle: We're just discussing here that it's a confidential document. I presume we can. We'll make our best endeavours to accommodate your request.

Mr. Benoit: For a farmer-owned organization, you seem to have a lot of confidential information in documents.

My question, first of all, has to do with your report. You say the major problem in grain movement is in wheat, milling wheat and feed wheat. That's the main board grain. Why do you feel that's the case?

Secondly, very specifically, what solutions do you recommend to this long-term problem? Don't pretend it's a short-term problem, it's been going on for years. What solutions do you see to that?

Mr. Roehle: I'll take first cut at that question and then turn to Mr. Harris. With respect to wheat exports, they are about 2 million tonnes below last year. There are a number of issues. A late wet harvest impacted on wheat and we had two years of very low quality grain produced in western Canada.

In 1991 we had the highest quality crop on record and the largest crop on record. That was followed by the poorest quality crop on record in 1992 and then that was compounded in 1993. We're dealing with a major quality problem, a marketing problem and the very late harvest last year.

Bob, do you want to address this?

Mr. Benoit: So you're saying the board had trouble selling the low quality wheat.

[Traduction]

spéciaux et leur manutention à l'avenir; et si nos ressources sont limitées en matière de transport, nous avons recommandé que nous nous les partagions tous au lieu d'avoir des règles différentes pour chaque participant.

C'est une question qu'il faut que nous réglions. Comme je l'ai déjà dit, c'est la question clé pour cet automne. Il est indispensable que nous sachions à quel type de marché nous aurons affaire et quelles seront les règles du jeu en matière de transport.

M. Marchand: Pensez-vous qu'il y a trop de participants dans ce système?

M. R. Harris: Non. Certaines règles et certaines structures de fonctionnement mériteraient sans doute d'être redéfinies. Nous avons soumis nos propositions à l'OTG.

Le président: Voudriez-vous fournir la liste de ces recommandations au greffier du comité?

Soyons précis. Je parle là des recommandations que vous voudriez voir accepter pour l'automne afin que le système fonctionne mieux. Puis-je avoir la certitude que vous les communiquerez au comité?

M. Roehle: Nous étions en train de nous dire que c'est un document confidentiel, mais je suppose que nous pourrions le faire. Nous ferons de notre mieux pour accéder à votre requête.

M. Benoit: Pour un organisme qui appartient aux agriculteurs, vous semblez avoir beaucoup de renseignements confidentiels dans vos documents.

Ma première question a trait à votre rapport. Vous dites que le principal problème de transport concerne surtout le blé de meunerie et le blé de provende. Ce sont les principales céréales réglementées. Pourquoi pensez-vous que ce soit le cas?

Deuxièmement, très précisément, quelles solutions proposez-vous à ce problème à long terme? Ne prétendez pas que c'est un problème à court terme, car il existe depuis des années. Quelles solutions envisagez-vous?

• 1830

M. Roehle: Je m'attaquerai en premier à cette question, après quoi je laisserai ma place à M. Harris. Les exportations de blé sont d'environ 2 millions de tonnes inférieures à celles de l'an dernier. Il y a un certain nombre de raisons à cela. Le temps pluvieux et la récolte tardive ont leur part de responsabilité et depuis deux ans, l'Ouest du Canada produit un grain de très basse qualité.

L'année 1991 a battu tous les records sur le plan du volume et de la qualité de la récolte. L'année suivante, la qualité a été désastreuse et cela s'est encore aggravé en 1993. Nous faisons face à un grave problème de qualité, à un problème de commercialisation et au fait que, l'an dernier, la récolte a été très tardive.

Bob, voulez-vous poursuivre?

M. Benoit: Donc, la commission a des difficultés à vendre ce blé de basse qualité.

[Text]

Mr. Roehle: What made the difference as we moved into the current crop year was the U.S. corn crop coming down by about 80 million metric tonnes. All of a sudden a demand was created for feed grains. That's why you saw a lot of that movement into the U.S. by truck and also by rail. There are some specific aspects of wheat I think Bob Harris would like to refer to.

Mr. R. Harris: You ask what solutions there are to the system. One, you want a car supply to meet peak periods. How that is achieved at the best cost to the farmer has to be looked at. Second, we need assurances from labour that we will get performance from them. Third, we must have an allocation procedure we have confidence in. That is, for sellers into the market, if you make long-term and do forward selling for four months, that you have a guarantee you're going to get your share of the available car supply. Those are three areas that definitely have to be looked at.

Mr. Benoit: In terms of the allocation part of the problem, do you feel it would help solve the problem if the railways, for example, determine strictly on their own who should get the cars? Get rid of the regulatory bodies that are in place now. Let the railways allocate the cars.

Mr. R. Harris: Honestly, in my own mind, I don't know if that's the right approach, but it certainly has been voiced by other people in the industry. Some are against it and some are for it. It certainly has to be looked at in how we're going to do transportation in the future. The 1990s are definitely changing and we have to look at ways of ensuring we have a system we have confidence in.

The Chairman: You have a final question, Mr. Benoit. You don't have to take it if you don't want to.

Mr. Benoit: I'm still looking for an answer to the last question on what you see as the solutions. Do you think that just getting more cars would solve this problem? That seems to be a big part of your proposed solution. You can list us some other things as well.

Mr. R. Harris: Have you seen our initiatives? We've put a lot of initiatives into the system to try to help the system through the years. Those are things you can do in times of stress and take on additional costs. There are other things we can do in the system but just to say we'll get more cars isn't the total answer. There's never one answer in transportation. You need cars, you need to use them effectively, you have to have an efficient system, and you have to have one you have confidence in.

Mr. Benoit: Does the system need more cars at all?

Mr. R. Harris: Do you mean today, with the style of transportation we're running?

Mr. Benoit: Today and long term—does the system need more cars or can efficiency in the system replace purchasing more cars as an option?

Mr. R. Harris: I'll reverse that on you. Are we going to sell them to the United States as we have in the last two years? If we do, then you definitely have to look at running your car fleet differently and you must have an adequate car fleet.

[Translation]

M. Roehle: Ce qui a fait la différence, au début de cette saison agricole, c'est le fait que le déficit de la récolte de maïs, aux États-Unis, a été d'environ 80 millions de tonnes métriques. Cela a soudainement créé une demande de grain de provende. C'est pourquoi vous avez constaté une telle activité des transports par camion et par rail vers les États-Unis. Je crois que Bob Harris voudrait mentionner certains points au sujet du blé.

M. R. Harris: Vous demandez quelles sont les solutions au problème du système. Premièrement, il vous faut suffisamment de wagons pour faire face aux périodes de pointe. Il faut donc trouver un moyen de les fournir, au moindre coût pour le céréaliculteur. Deuxièmement, il faut que les syndicats nous garantissent leur coopération. Troisièmement, il faut avoir une méthode de répartition des wagons en laquelle on puisse avoir confiance. Autrement dit, il faut que ceux qui vendent à long terme et vendent à terme sur quatre mois, aient la garantie qu'ils auront leur part des wagons disponibles. Ce sont là les trois domaines qu'il importe d'étudier.

M. Benoit: En ce qui concerne la répartition des wagons, pensez-vous que cela faciliterait les choses si les compagnies ferroviaires, par exemple, pouvaient en décider elles-mêmes? On se débarrasserait alors des organismes de réglementation actuels et on laisserait le soin à ces compagnies de répartir les wagons.

M. R. Harris: Franchement, je ne sais pas si c'est la bonne solution, mais d'autres membres du secteur l'ont effectivement proposée. Certains sont contre, d'autres pour. Il faudra certainement en tenir compte lorsque l'on décidera des méthodes de transport futures. La situation évolue indiscutablement au cours de cette décennie et il faut à tout prix que nous nous dotions d'un système en lequel nous puissions avoir confiance.

Le président: Vous pouvez poser une dernière question, monsieur Benoit, mais vous n'êtes pas obligé de le faire.

M. Benoit: J'attends toujours une réponse à la dernière question concernant les solutions que vous envisagez. Pensez-vous qu'il suffira d'augmenter le nombre des wagons pour résoudre le problème? Cela semble être un élément important de la solution que vous proposez. Pouvez-vous nous proposer autre chose?

M. R. Harris: Avez-vous pris connaissance des mesures déjà prises par nous? Au fil des années, nous en avons pris un grand nombre pour faciliter le fonctionnement du système. C'est là le genre de choses que l'on peut faire en période difficile et pour faire face à des coûts additionnels. Ce ne sont pas les seules, mais augmenter le nombre des wagons ne résout pas tout. Dans le domaine du transport, il n'y a jamais d'ailleurs de solution passe-partout. Vous avez besoin de wagons, vous avez besoin de les utiliser de manière efficace, vous avez besoin d'un système efficace, et vous avez besoin de lui faire confiance.

M. Benoit: A-t-on vraiment besoin de plus de wagons?

M. R. Harris: Aujourd'hui, avec notre système de transport?

M. Benoit: Aujourd'hui et à long terme—a-t-on besoin de plus de wagons ou un système plus efficace permettrait-il d'éviter de vous en acheter?

M. R. Harris: Je vous renvoie la balle. Allons-nous en vendre aux États-Unis comme nous l'avons fait ces deux dernières années? Si c'est le cas, la solution consiste à avoir suffisamment de matériel roulant, mais aussi à l'exploiter différemment.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Benoit: So it's running them differently.

Mr. R. Harris: You might need more because of the cycled times. When you run longer hauls, you'll have longer cycled times. Both railways pointed that out. That's a true fact. If you're going to run the ports heavily and you're going to run the United States heavily, then you need the tools to do the job.

The Chairman: Thank you for those solution-seeking questions, Mr. Benoit.

Mr. Harris, you have a short question.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): For the last question I want to get back to the GTA changing their rules on the car allocation for grain shippers who would like to lease cars on their own. You didn't respond with an answer to that but I'd like you to respond to a conclusion I'm coming to very quickly here.

• 1835

You are reluctant to talk about adding cars via the grain shippers themselves. It appears to me it's not in your best interest to let the grain shippers have the freedom to have their own leased cars that would in fact compete with you. I imagine that perhaps the Canadian Wheat Board had some influence on the GTA when the request was made to change the rules concerning allocation of cars. In fact it would tend to work against your organization's lock on the market.

That is one of the real things we might look at to solve this car shortage problem. Things are starting to form into a little picture now. I'm wondering if just maybe you people are part of the problem.

Mr. Roehle: I can make one comment on that. If we as a shipper went that route then it would be reasonable for the Wheat Board to go out and lease or perhaps purchase cars. I suspect the industry would cry that it was unfair.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I think it's unfair that the farmers have their products sitting in the elevators or in hoppers and can't get it shipped. That's the unfairness of it, not the changes we might make.

The unfairness is that we've lost several million tonnes of wheat sales this year. That's the unfairness, not some hypothetical unfairness if we start to change the system. The unfairness is that the system as it stands has let us down this year and it's costing us a tonne of money.

Mr. Roehle: The assumption here is that these cars are available. The railways have both said they scoured the North American market and they had great trouble obtaining these cars. Would these shippers have any more luck than the railways that are in the business?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Maybe the railways have more of a problem committing to, say, 1,000 or 2,000 cars in order to secure the future lease. They would have more of a problem doing that than a smaller operator would have committing to 200 cars.

M. Benoit: Il s'agit donc de l'exploiter différemment.

M. R. Harris: Il se peut que vous ayez besoin de plus de wagons à cause de la durée des cycles de rotation. Sur les longs parcours, ces cycles sont plus longs. C'est ce qu'ont fait remarquer les deux compagnies ferroviaires et c'est la réalité. Si vous décidez de transporter beaucoup de grain vers les ports et vers les États-Unis, il vous faut les outils nécessaires pour cela.

Le président: Je vous remercie d'avoir, par vos questions, essayé d'obtenir des solutions, monsieur Benoit.

Monsieur Harris, vous avez une brève question à poser.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ma dernière question a trait à la modification des règlements de l'OTGA concernant la répartition des wagons pour les expéditeurs de grain qui voudraient louer eux-mêmes des wagons. Vous ne m'avez pas répondu, mais je voudrais connaître votre réaction à une conclusion à laquelle je parviens très rapidement.

Vous hésitez à parler d'une augmentation du nombre de wagons à laquelle les expéditeurs de grain contribueraient eux-mêmes. Il me semble qu'il n'est pas dans votre intérêt de laisser ceux-ci libres de louer des wagons qui feraient, en fait, concurrence aux vôtres. J'imagine que la Commission canadienne du blé a exercé certaines pressions sur l'OTG lorsqu'on a demandé à celui-ci de modifier les règles concernant l'attribution des wagons. En fait, cela compromettrait la mainmise de votre organisme sur le marché.

C'est une des réalités que nous pourrions peut-être étudier pour régler ce problème de pénurie de wagons. Les choses commencent à se préciser dans mon esprit. Je me demande si vous n'êtes pas vous-même une des causes du problème.

M. Roehle: Tout ce que je peux dire à ce sujet c'est que si un expéditeur décidait de procéder ainsi, il serait logique que la Commission du blé loue ou, peut-être, achète elle-même des wagons. J'ai bien l'impression que le secteur des transports crierait à l'injustice.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ce qui est injuste, à mon avis, c'est que les céréaliculteurs et leurs produits attendent dans les silos ou dans les trémies parce qu'ils ne peuvent pas les expédier. C'est cela qui est injuste, et pas les changements que nous pourrions apporter.

La justice est que, cette année, nous n'avons pas pu vendre plusieurs millions de tonnes de blé. C'est cela l'injustice réelle et non pas l'injustice hypothétique que représenterait la modification du système. L'injustice est que le système actuel a été défaillant, cette année, et qu'il vous coûte une énorme quantité d'argent.

M. Roehle: On parle ici de l'hypothèse que ces wagons sont disponibles. Les deux compagnies ferroviaires nous ont dit qu'elles ont écumé le marché nord-américain et ont eu beaucoup de difficulté à en trouver. Pensez-vous que ces expéditeurs auraient plus de chance qu'elles pour le faire.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Peut-être est-il plus difficile pour les compagnies ferroviaires de s'engager à louer à bail 1 000 ou 2 000 wagons. Il est plus facile, pour un petit exploitant, de s'engager à n'en louer que 200.

[Text]

I'm sorry, Mr. Chairman, I just got carried away.

The Chairman: That short question was very lengthy.

I have just one point before you leave, gentlemen. You opened up the barley market last year. Do you intend to open up the barley market this year?

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Roehle: We didn't open up the barley market last year and we don't intend to open it up this year.

The Chairman: Well, who opened it last year? Who was responsible?

Mr. Roehle: That was the previous government.

Mr. Jordan: They were found to be in error of the law.

The Chairman: Were they?

Thank you very much for coming. That was very helpful.

Ladies and gentlemen, there are sandwiches out there. Please feel free to help yourselves. We're not going to take a break. We have several more witnesses and we're just going to carry through. I hope the committee can bear with us and work our way through this process. This is the last day for hearings.

I welcome from the Canada Grains Council, Douglas Campbell, president and chief executive officer.

Welcome Mr. Campbell. Have you had the opportunity to have a sandwich?

Mr. Douglas Campbell (President and Chief Executive Officer, Canada Grains Council): I'm supposed to say yes.

The Chairman: Oh, oh.

I'm not talking about lunch. I'm talking about dinner.

Mr. Campbell: I'm free.

• 1840

The Chairman: Go ahead, Mr. Campbell, and read from your opening statement or summarize it if you'd like. Whatever you feel comfortable in doing, we will oblige.

Mr. Campbell: Thank you, Mr. Chairman, ladies and gentlemen. We will attempt to summarize wherever we can.

We'd like to first thank you for the opportunity to address both committees on matters very critical to our membership and to the major sector of the industry. It's now 51 weeks since we were last in front of the House standing committee on the Rivard report, and since that time we've increased our council membership. We now have 36 corporate, trade or farm associations across Canada; 9 are provincial, 12 regional and 16 national in scope.

We are vertically integrated. We have 11 grain commodity groups across the country representing wheat, canola, barley, corn, soya bean and seed. We have eight trade associations, eight grain companies, six transporters, of which three are carriers and three are port administrators, and four processor associations. We could certainly go more into the membership if you so wish.

[Translation]

Excusez-moi, monsieur le président, je me suis laissé entraîner par le sujet.

Le président: Cette brève question était fort longue.

J'ai une seule question à poser avant votre départ, messieurs. Vous avez ouvert le marché de l'orge à la pleine concurrence, l'an dernier. Avez-vous également l'intention de le faire cette année?

Des voix: Oh, oh.

M. Roehle: C'est faux, et nous n'avons pas l'intention de le faire cette année, non plus.

Le président: Eh bien alors, qui l'a fait, l'an dernier? Qui était responsable?

M. Roehle: Le gouvernement précédent.

M. Jordan: Qui a ainsi contrevenu à la loi.

Le président: Vraiment?

Merci beaucoup d'être venus, la discussion a été très utile.

Mesdames et messieurs, les sandwiches vous attendent. N'hésitez pas à vous servir. Nous n'allons pas faire de pause. Nous avons plusieurs autres témoins à entendre et nous allons donc poursuivre sans plus attendre. J'espère que le Comité voudra bien accepter cette contrainte. C'est notre dernière journée d'audiences.

Je souhaite la bienvenue à Douglas Campbell, président et Premier-dirigeant, Conseil des grains du Canada.

Soyez le bienvenu, monsieur Campbell. Avez-vous eu le temps de prendre un sandwich?

M. Douglas Campbell (premier président et premier dirigeant, Conseil des grains du Canada): Je suis censé dire oui.

Le président: Oh, oh.

Je ne parle pas de déjeuner. Je parle de dîner.

M. Campbell: Je suis libre.

Le président: Monsieur Campbell, vous avez la parole. Vous pouvez lire votre déclaration préliminaire, ou si vous préférez, la résumer. À vous de choisir.

M. Campbell: Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs. Nous essaierons de résumer chaque fois que cela sera possible.

Nous tenons, tout d'abord, à vous remercier de nous offrir la possibilité de parler aux deux comités de questions extrêmement importantes pour nos membres et pour le secteur principal de l'industrie. Cinquante-et-une semaines se sont écoulées depuis que nous avons comparu devant le Comité permanent de la Chambre à propos du rapport Rivard, et depuis lors, le nombre de nos membres a augmenté. Nous comptons maintenant 36 associations corporatives, professionnelles ou agricoles au Canada; 9 sont provinciales, 12 régionales et 16 nationales.

Nous respectons un système d'intégration vertical. Nous avons 11 groupements de producteurs qui représentent les produits suivants: blé, canola, orge, maïs, soja et semences. Nous avons huit associations professionnelles, huit compagnies céréalières, six transporteurs, dont trois sont des transporteurs proprement dits et trois des administrateurs portuaires, ainsi que quatre associations de transformateurs. Si vous le désirez, nous pourrions vous fournir plus de détails sur la composition de notre organisme.

[Texte]

For brevity I'm going to simply note 20 of our 36 member organizations on a weekend notice have asked us to submit their views to your committee for the record. I've attempted in two and a half pages to summarize 65 pages worth of content. I apologize for the inability to present this to you in advance so you could have proper opportunity to review the views of our members. You will see they're all quite different.

There are some common themes and my attempt will be to summarize some of those themes for you.

The Chairman: Mr. Campbell, in case I forget, would you thank your membership for being so prompt and being able to put this all together? I thank you and I'm sure the members want to express to your membership we very much appreciate what they've done. I'm sure you know all of us will take this report and read it thoroughly before I give you that undertaking.

Mr. Campbell: Thank you very much, Mr. Chairman.

The council is first and foremost a forum for drawing together industry views. This hearing obviously is not the forum to comment on all of the individual submissions, but if there are questions on them I would certainly be pleased to attempt to put the author's views forward.

In terms of looking for these common themes, there are various consistent perceptions. First and foremost is widespread frustration if not anger. There are multiple causes for the breakdown, there's a lot of finger-pointing, and you obviously wouldn't be sitting here at this time of the evening if there wasn't a problem.

There's a sense of loss of control. We've lost sales. As was just stated by the last witnesses, 2 million tonnes of sales have been lost on their behalf. We don't have a specific number from the non-board sector, but it is also extremely high. There have been deferred shipments. Access to alternative rail capacity and to alternative ports has been frustrated. There's a loss of confidence amongst shippers regarding the reliability of the forwarding system. There's a loss of confidence amongst customers regarding the reliability of Canadian suppliers.

We submit three attachments for your review concerning Japanese buyers who are very upset. They've brought this to the attention of the canola industry as well as to the Canadian government. This represents both oilseed processors and importers and exporters of fats. You've all been aware of similar comments coming from China in the last two or three weeks.

I might add in parentheses these buyers are now deliberately telling us they're sourcing from non-Canadian sources. We had almost total control over some of these markets and we've lost them.

So sales are being lost or deferred and demurrage and other carrying costs are mounting. Mr. Roehle just mentioned \$25 million as his estimate. The estimate I brought forward from the shippers and exporters of Vancouver and Winnipeg was \$27 million to April 1. As you all know, the month of April did not show any improvement. Our current guestimate is in excess of \$35 million.

[Traduction]

Pour résumer, je dirai simplement que 20 de nos 36 organismes membres, qui ne disposaient que d'une fin de semaine pour le faire, nous ont demandé de vous soumettre officiellement leurs vues. J'ai essayé de faire tenir sur deux pages et demie 65 pages de commentaires. Je regrette de ne pas avoir pu vous soumettre ce document en temps opportun pour que vous puissiez étudier les points de vue de nos membres. Vous verrez qu'ils sont fort différents.

Il y a cependant quelques thèmes communs que je vais tenter de résumer à votre intention.

Le président: Monsieur Campbell, au cas où j'oublierais de le faire, voudriez-vous remercier vos membres de la rapidité avec laquelle ils ont réussi à rassembler tous ces éléments d'information? Je vous en remercie et je suis certain que mes collègues tiennent également à ce que vos membres sachent combien nous apprécions leurs efforts. Nous lirons tous le rapport attentivement.

M. Campbell: Merci beaucoup, monsieur le président.

Le conseil est, avant tout, une tribune qui permet de rassembler les vues de l'industrie. Cette audience n'est manifestement pas l'endroit qui convient à un examen de tous les mémoires individuels, mais si vous avez des questions à leur sujet, je me ferai un plaisir d'essayer de présenter les vues de leurs auteurs.

À propos de ces thèmes communs, je dirais qu'il y a plusieurs constantes. Tout d'abord, il y a un sentiment généralisé de frustration, pour ne pas dire de colère. Les causes de la défaillance du système sont multiples; les accusations volent, et vous ne siegeriez manifestement pas à une heure aussi tardive si aucun problème n'existait.

On a un sentiment de perte de contrôle. Nous avons perdu des ventes. Comme l'ont dit les derniers témoins, deux millions de tonnes de ventes ont été perdues. Nous n'avons pas de chiffres précis pour le secteur non réglementé par la Commission, mais il est également extrêmement élevé. Il y a eu des retards dans les expéditions. Il a été impossible d'utiliser d'autres moyens de transport ferroviaire ou d'autres ports. Les expéditeurs ont perdu confiance en la fiabilité du système d'écoulement du grain. Et les clients eux-mêmes ne croient plus à la fiabilité des fournisseurs canadiens.

Vous trouverez ci-joint trois documents qui illustrent le profond mécontentement des acheteurs japonais. Ceux-ci se sont plaints auprès du secteur du canola ainsi que du gouvernement canadien. Il s'agit à la fois des transformateurs de grains oléagineux et des importateurs et exportateurs de matières grasses. Vous savez tous également que des commentaires semblables nous sont parvenus de Chine au cours des deux ou trois dernières semaines.

J'ajouterais, en passant, que ces acheteurs nous ont carrément déclaré qu'ils font maintenant appel à des fournisseurs non canadiens. Nous avons le contrôle presque total de certains de ces marchés, et nous les avons maintenant perdus.

Donc, des ventes sont perdues ou reportées et les frais de stationnement et autres, continuent à augmenter. M. Roehle vient de mentionner 25 millions de dollars dans ses prévisions. Dans celles des expéditeurs et des exportateurs de Vancouver et de Winnipeg que j'ai amenées avec moi, on cite le chiffre de 27 millions de dollars au 1^{er} avril. Comme vous le savez tous, il n'y a eu aucune amélioration au mois d'avril. Nous estimons, en gros, que ce chiffre est maintenant supérieur à 35 millions de dollars.

[Text]

[Translation]

• 1845

I might also add that some of us were around in 1974-75 when the demurrage bill in Vancouver was \$25 million. The stoppages, mainly due to labour management disputes, exceeded 185 days in that crop year. So for many of us there is a sense of déjà vu here, and I must state strongly, both personally and on behalf of our members, that these are not small problems. These are fundamental problems and they do need to be dealt with.

I think the most important thing we can contribute here is the widespread view that existing government, institutional and industry processes are not coming to grips with the shortcomings. Bottom lines are often in conflict. My actions might foul up your actions and I'm not aware of the negative impact I had on yours, nor am I encouraged to accommodate your needs. We see that over and over. These are repeating problems.

The conclusions of many of the briefs attached for your perusal are that despite the best intentions of governments, institutions and bureaucrats, despite the billions of dollars of farmers', corporations' and taxpayers' money spent on the grain forwarding system, we still cannot and still do not move grain to market in a cost-effective and reliable manner.

In terms of the broad-brush solutions offered, we believe we must move from this institutional regulated-administered system to a market-oriented system, one with commercial discipline, rewards and penalties. Mr. Easter mentioned the word penalty, and we do believe in penalties and we do believe in rewards for performance, with commercial value finally being placed on scarce assets. We can go into details there.

We have had a wasteland of inquiries and royal commissions. On car allocations alone, which is what you're looking at, we had the Hon. John Bracken inquiry in 1958; we had the Mants inquiry in 1973; we had the Hon. Jack Murta inquiry in 1979; and you're having your inquiry now.

We seen the repetitive nature of the problems, we've seen band-aid and regulatory solutions, and this approach frequently breaks down when the system is under stress. The result, as I say, is not productivity, it's finger pointing and name calling.

Stakeholders do require government facilitation in making the transition to a market-based system; being a catalyst for bringing the components together into a system with a common bottom-line focus; in changing laws and regulations, for example, amendments to the Western Grain Transportation Act, must add commercial disciplines; to foster efficiencies; and to perhaps move to a market-oriented car allocation process. A lot of this was very effectively done by Jean-Luc Pépin as he

Je me permets également d'ajouter que certains d'entre nous étaient déjà dans la course en 1974-1975, lorsque les frais de surestaries à Vancouver atteignaient 25 millions de dollars. Les arrêts, surtout dus aux conflits de travail, avaient dépassé 185 jours au cours de cette campagne agricole. Beaucoup d'entre nous ont donc un sentiment de déjà vu, et je tiens à insister, à titre personnel comme au nom de nos membres, sur le fait qu'il ne s'agit pas de problèmes mineurs. Ce sont des problèmes fondamentaux et il est indispensable de les régler.

Je crois que ce qui est le plus important, pour nous, de dire ici, c'est que tout le monde considère que les méthodes gouvernementales et institutionnelles, ainsi que celles de l'industrie, ne permettent pas de combler les lacunes du système. Les intérêts de chacun sont souvent contradictoires. Les mesures que je prends peuvent compromettre les vôtres sans que je sache l'effet négatif que j'ai pu ainsi avoir, et rien ne m'encourage à tenir compte de vos besoins. C'est une situation qui se répète constamment; ce sont des problèmes récurrents.

Les conclusions d'un grand nombre des mémoires ci-joints sont qu'en dépit des meilleures intentions des gouvernements, des organismes et des fonctionnaires, en dépit des milliards de dollars dépensés par les céréaliculteurs, les sociétés et les contribuables pour assurer le fonctionnement du système d'écoulement du grain, nous demeurons incapables de l'acheminer jusqu'au marché de manière fiable et économique.

Si l'on en vient aux grandes solutions proposées, nous estimons qu'il faudrait abandonner ce système institutionnalisé au profit d'un système axé sur le marché, qui respecterait les contraintes commerciales et offrirait sanctions et récompenses. M. Easter a parlé de sanctions; nous y croyons comme nous croyons aux récompenses lorsqu'il y a de bons résultats, dans un système où l'on donnerait finalement la valeur commerciale appropriée à des actifs limités. Nous pouvons là rentrer dans le détail.

Nous avons un véritable cimetière d'enquêtes et de commissions royales. Rien qu'en ce qui concerne la question des attributions de wagons, que vous étudiez actuellement, nous avons eu l'enquête de l'honorable John Bracken en 1958; celle de Mance en 1973; celle de l'honorable Jack Murta en 1979; maintenant, il y a la vôtre.

Nous avons constaté que les problèmes étaient récurrents; nous avons vu des solutions de fortune, et des solutions fondées sur de nouveaux règlements, mais c'est une démarche qui échoue fréquemment lorsque le système est soumis à de fortes pressions. Comme je le disais, tout cela ne débouche pas sur une meilleure productivité, mais sur un concert d'accusations et d'insultes.

Les participants ont besoin que le gouvernement les aide à faire la transition vers un système axé sur le marché; qui joue le rôle de catalyseur afin de fondre les divers éléments dans un système qui vise un objectif commun; en vertu duquel les lois et les règlements, seraient modifiés, et il faudrait ajouter, par exemple, des disciplines commerciales à la Loi sur le transport du grain de l'Ouest; ils ont besoin d'un gouvernement qui favorise la rentabilité et qui adopte éventuellement un processus

[Texte]

made a major attempt to improve and modernize the system in 1982-83, which resulted in the first Western Grain Transportation Act.

In terms of industry-government partnerships, most of you are aware that we just completed, at our 25th annual meeting on April 11, a motion that has been forwarded to the Prime Minister and to the four senior ministers of Agriculture, Trade, Transport and Human Resources. The motion calls for a federal-led inquiry on throughput of grain at the Port of Vancouver.

We are asking for industry participation, and all of the stakeholders that we represent are ready to contribute to the solutions. We've promoted a task force focused on action rather than study. The focus would be in four main areas—labour management, logistics, car issues and competitiveness.

We have a strong bias that has solution building higher on the short-term priority list than is consensus building. We've had many consensus building efforts in the past, and they've resulted in watered down compromises—usually administered solutions.

The timeline starts today—60 days for issue identification and analysis, 30 days for the solution building and consensus building, and by August 1 an action-oriented report to the ministers, and implementation plan to be executed.

Our next suggestion is that you adopt many of the recommendations from the past. We specifically point to the comments we prepared for the Rivard commission a year ago. In many ways it would be nice to stop the world, look at all the reports and recommendations of the last 20 years, and start implementing some of them instead of reinventing them.

Coordination of federal and provincial transport and fiscal policies we feel is very important—eliminating the duplicate infrastructure, regulation, conflicting regulation and taxation, reducing rail regulation, consolidating the regulations and regulatory bodies. As I'm sure you have found out by now, this issue is governed by three acts and four institutions. They're not all singing from the same song sheet.

In summary, the fundamental issues impacting on the forwarding system include those four main elements: logistics, rail issues, labour management and structural change. In the structural change area, which we think is the most fundamental, how do we move constructively but positively and firmly from the current institutionalized system to a proposed market-oriented system?

[Traduction]

de répartition des wagons qui tienne compte des réalités du marché. Une grande partie de tout cela a très bien été réalisée par Jean-Luc Pépin lorsqu'en 1982-1983 il a entrepris une opération majeure d'amélioration et de modernisation du système qui a donné lieu à l'adoption de la première Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Quant aux associations entre l'industrie et le gouvernement, la plupart d'entre vous savez qu'à notre 25^e assemblée annuelle, le 11 avril, nous avons élaboré une motion qui a été transmise au premier ministre et aux quatre ministres principaux de l'Agriculture, du Commerce, des Transports et des Ressources humaines. Cette motion propose la mise sur pied d'une enquête dirigée par les autorités fédérales sur l'acheminement du grain par le port de Vancouver.

Nous réclamons la participation de l'industrie et tous les intéressés que nous représentons sont prêts à contribuer aux solutions. Nous avons demandé la création d'un groupe de travail axé sur l'action plutôt que sur la théorie. Ses quatre principaux objectifs seraient la gestion de la main-d'oeuvre, la logistique, les problèmes relatifs aux wagons et la compétitivité.

Nous accordons à court terme une priorité beaucoup plus importante à la recherche de solutions qu'à l'établissement d'un consensus. Dans le passé, on a bien souvent recherché un consensus pour n'aboutir qu'à des compromis—habituellement des solutions administratives.

À partir d'aujourd'hui, le calendrier est le suivant—60 jours pour déterminer et analyser les problèmes; 30 jours pour rechercher des solutions et établir un consensus; et, le 1^{er} août, la présentation d'un rapport aux ministres axé sur l'action, avec un plan d'exécution des mesures proposées.

• 1850

Nous vous suggérons ensuite d'adopter nombre des recommandations qui ont été faites dans le passé. Nous vous signalons tout particulièrement les remarques préparées pour la Commission Rivard il y a un an. À de nombreux égards, ce serait agréable de pouvoir tout arrêter, d'étudier tous les rapports et recommandations des 20 dernières années et de commencer à en mettre en oeuvre certaines au lieu de les réinventer.

La coordination des politiques fédérales et provinciales concernant les transports et la fiscalité nous paraît très importante: il s'agit d'éliminer le double emploi dans les infrastructures et la réglementation ainsi que les conflits entre la réglementation et la fiscalité, de réduire la réglementation concernant les chemins de fer, de refondre la réglementation et les organismes de réglementation. Je suis sûr que vous avez pu constater que ce secteur est assujéti à trois lois et quatre organismes, qui ne sont pas tous sur la même longueur d'onde.

En résumé, les questions essentielles qui ont un effet sur le système d'expédition comportent les quatre principaux éléments suivants: la logistique, les questions de chemin de fer, les questions patronales-syndicales et les changements de structure. Sur le dernier point, qui nous semble être le plus essentiel, comment pouvons-nous passer de façon constructive, mais positive et ferme, du système actuel qui est institutionnalisé au système proposé qui est axé sur le marché?

[Text]

Our overriding objective should be to make our industry competitive and reliable for our farmers, our merchants and our customers. Climate and geography mitigate against us. A strong systems management approach, with stakeholders all focused on a common objective based on commercial disciplines, is our current challenge.

Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Campbell, for a very forthright and excellent report. I recommend it to all of our members.

Mr. Marchand: Yes, indeed. It's very impressive, Mr. Campbell. I haven't had a chance to go through it yet, but I have the impression that you feel maybe there's too much government in grain transportation in Canada.

Mr. Campbell: Yes, sir. We have specialized in that for about 100 years now and I think it's time to move on. I think we're a mature industry. I think we can start carefully but very positively deregulating, streamlining, and putting the decision-making into the hands of the thousands of entrepreneurs in the system. We have very well-intentioned bureaucrats and institutions, but they can't be all knowing.

Mr. Marchand: There are too many of them and too many laws, and too many people have their fingers in the pie. The problem is too much government, period.

Mr. Campbell: I can't disagree, sir.

The Chairman: Thank you. That's a very succinct question and a succinct answer.

Are you still with us, Mr. Harris?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Yes, Mr. Chairman, but I'll pass my turn because I'm still digesting the good presentation.

The Chairman: Would you like to give your turn to your colleague?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Sure—Mr. Hoepfner.

Mr. Hoepfner: Thank you, Mr. Chairman. I'm also very impressed with your presentation, Mr. Campbell. I think it's the first breath of fresh air we've had around here for a long time, addressing problems and telling us what you think.

I have one question to see how you would feel on it. If we paid our labour in the whole transportation system on a work performance basis—so much a tonne for moving so much grain—couldn't we pay them a pretty good wage if we took into consideration all the demurrage and all the sales we've lost?

Mr. Campbell: Mr. Hoepfner, thank you for your question. For all I know, there are some kind of performance bonus systems in place right now. I can't comment directly on that.

We do have labour as well as management in our membership, and I think what all of us look forward to is a streamlined process, both in terms of the direct negotiation as well as streamlining in the Canada Labour Code and provisions

[Translation]

Notre objectif primordial devrait être de rendre notre industrie concurrentielle et fiable pour nos agriculteurs, nos commerçants et nos clients. Le climat et la géographie jouent contre nous. Une optique de gestion sérieuse des systèmes supposant que les intéressés s'attachent à un objectif commun se fondant sur la disciplines commerciales, voilà notre défi actuel.

Merci, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Campbell, pour cet excellent rapport très direct. Je le recommande à tous nos membres.

M. Marchand: En effet. Il est très impressionnant, monsieur Campbell. Je n'ai pas encore eu la possibilité de le parcourir, mais j'ai l'impression que vous estimez que le gouvernement intervient trop dans le domaine du transport des céréales au Canada.

M. Campbell: Oui, tout à fait. Voilà 100 ans que c'est le cas et je pense qu'il est temps de passer à autre chose. Je crois que notre industrie a atteint une certaine maturité. Je crois que nous pouvons commencer prudemment, mais de façon tout à fait positive, à procéder à une déréglementation, à rationaliser, à confier le soin de prendre des décisions aux milliers d'entrepreneurs qui travaillent dans le système. Nous avons des fonctionnaires et des institutions très bien intentionnés, mais ils ne savent pas tout.

M. Marchand: Ils sont trop nombreux et il y a aussi trop de lois et trop de gens essayent d'avoir leur part du gâteau. Le problème est qu'il y a trop d'interventions du gouvernement. Un point c'est tout.

M. Campbell: Ce n'est pas moi qui dirai le contraire.

Le président: Merci. Voilà une question très concise et la réponse l'est aussi.

Êtes-vous toujours avec nous, monsieur Harris?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Oui, monsieur le président, mais je passe mon tour car je suis encore en train de digérer l'excellent exposé.

Le président: Laissez-vous votre tour à votre collègue?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Certainement. Monsieur Hoepfner.

M. Hoepfner: Merci, monsieur le président. Je suis également très impressionné par votre exposé, monsieur Campbell. Je crois que c'est la première bouffée d'air frais qui se fait sentir ici depuis un certain temps car vous prenez les problèmes à bras le corps et vous nous faites voir les choses comme elles sont.

J'ai une question sur laquelle j'aimerais avoir votre sentiment. Si nous rémunérions notre main-d'oeuvre dans l'ensemble du système de transport en fonction du rendement—tant la tonne pour le transport des céréales—ne pourrions-nous pas accorder de très bon salaires compte tenu des frais de surestaries que nous avons encourus et de toutes les ventes que nous avons perdues?

M. Campbell: Monsieur Hoepfner, merci pour votre question. Tout ce que je sais, c'est qu'il y a une sorte de prime au rendement qui existe à l'heure actuelle. Je ne peux pas vous donner plus de précisions à ce sujet.

Nous avons des représentants syndicaux aussi bien que des représentants du patronat parmi nos membres et je crois que ce que nous attendons tous, c'est une rationalisation du système, aussi bien pour ce qui est des négociations directes que de la

[Texte]

of overtime, hours of work, things like that. I think all sides will agree that it's a travesty when a 10¢-an-hour differential can in effect blackmail the whole industry for several weeks. I don't think that makes sense to anybody.

Mr. Hoepfner: Listening to all the players, Mr. Campbell, it seems to me everybody is afraid to address that labour issue because it could somehow be a detriment to them if they make a comment.

• 1855

If I look at the performance of labour over the last 35 years something has gone haywire. There's either a conflict about management getting paid too highly or labour not being paid enough. There's a conflict there and everybody's afraid to address it. Am I wrong or is that right?

Mr. Campbell: I think you're right. Part of the problem is we have had 20 or 30 years in a row post-war of everything going up. Now we're trying to retrench and it's very difficult. It's in our blood.

I think on labour's behalf there is more of a willingness to address some of these issues than you may be aware of. We're still coming out of the stage of heat and we're still looking for the light.

Management says over the last 26 shifts, labour was only available once. Labour says over the last 26 shifts there weren't enough cars there 18 times. We're still trying to get everybody together to agree on common facts.

As part of our Vancouver discussions here two weeks ago we conducted bear-pit, in camera sessions that included both labour and management. In front of 40 of our industry delegates, both sides said they thought a lot of streamlining and improvements could be made and they would be willing to sit down to discuss them in a very constructive manner.

Mr. Hoepfner: I appreciate that comment because I have employed people for 35 years in my own business. If I treated labour properly I had my work done. It seems to me there must be a conflict here somewhere. If you have been looking into it I appreciate that. If you want to add something, I'd appreciate it.

Mr. Campbell: Thank you. One of the problems with the system that has no options is everybody can have a cost-plus mentality. As you pointed out in your various comments earlier, if Thunder Bay is not an option or Seattle is not an option, you give people excessive market control. Our general philosophy is that with more options things would be self-policing.

Mr. Jordan: You mentioned here—and it must be frustrating—you lost control over markets you once had because you couldn't deliver. Where do they get the product when they turn away from you? Where do they go?

[Traduction]

refonte du Code canadien du travail et des dispositions concernant les heures supplémentaires, les heures de travail, etc. Je crois que toutes les parties conviendront qu'il est inadmissible qu'une différence de 10c. de l'heure puisse tenir toute l'industrie en otage pendant plusieurs semaines. Cela ne saurait être logique pour qui que ce soit.

M. Hoepfner: Lorsqu'on écoute tous les intéressés, monsieur Campbell, il me semble que tout le monde hésite à aborder la question syndicale de peur d'avoir à regretter ses paroles.

Si vous regardez le rendement de la main d'oeuvre au cours des 35 dernières années, vous vous rendez compte que quelque chose s'est détaché. Ou bien on a un conflit parce que le patronat gagne trop, ou bien parce que la main d'oeuvre est trop mal payée. Il y a là un conflit et tout le monde a peur d'essayer de le résoudre. Ai-je raison ou tort?

M. Campbell: Je crois que vous avez raison. Le problème vient en partie du fait que nous avons connu 20 ou 30 années consécutives de croissance générale après la guerre. Nous essayons maintenant de faire marche arrière, mais c'est très difficile. Nous sommes habitués à autre chose.

Je crois que du côté des syndicats, on est davantage prêts que vous ne semblez le croire à régler certains de ces problèmes. Nous venons à peine de dépasser le stade aigu du conflit et nous essayons toujours de trouver la lumière au bout du tunnel.

Le patronat dit qu'au cours des 26 derniers quarts de travail, la main d'oeuvre n'était disponible qu'une seule fois. Les employés disent qu'au cours des 26 derniers quarts de travail, à 18 reprises, il n'y a pas eu suffisamment de wagons. Nous sommes encore à essayer de faire en sorte que les deux parties s'entendent sur les faits.

Dans le cadre de nos discussions de Vancouver il y a deux semaines, nous avons lavé notre linge sale en famille, nous avons eu des séances à huis clos entre les syndicats et le patronat. Devant 40 délégués de l'industrie, les deux parties ont dit qu'on pouvait gracieusement rationaliser et améliorer les choses et qu'elles étaient prêtes à en discuter de façon constructive.

M. Hoepfner: Je suis heureux de l'entendre car j'ai des employés dans mon entreprise depuis 35 ans. Lorsque je traite mes employés comme il se doit, le travail se fait. J'ai l'impression qu'il doit y avoir un conflit quelque part. Si vous avez essayé de voir ce qu'il en est, j'en suis heureux. Si vous voulez ajouter quelque chose, j'en serai également heureux.

M. Campbell: Merci. Le problème que pose un système qui n'offre pas de solutions de rechange, c'est que plus personne n'a le souci de la rentabilité. Comme vous l'avez dit dans plusieurs de vos remarques préalables, si la solution de Thunder Bay ne peut être retenue, si la solution de Seattle ne peut être retenue, on donne aux gens un trop grand pouvoir de contrôle sur le marché. De manière générale, nous considérons que si l'on avait davantage la possibilité de choisir, les choses se régleraient d'elles-mêmes.

M. Jordan: Vous dites ici—et ça doit être énervant—que vous avez perdu le contrôle sur des marchés que vous possédiez autrefois parce que vous n'avez pas pu livrer les produits demandés. Ou ces clients vont-ils chercher les produits s'ils ne s'adressent plus à vous? Où vont-ils?

[Text]

Mr. Campbell: They have indicated to our members there is a great amount of frustration. Most of them are advanced countries—and I'm speaking mainly about Japan—and have streamlined very much. They're very effective and bottom-line oriented. They have gone to just-in-time inventories. If they are crushing oilseed, for example, they may only be buying three to six weeks out and then they're caught. They should have bought, in hindsight, 8 or 12 or 14 weeks out.

They try to match and swap but there are only so many things you can do. You can swap soya oil, canola oil, corn oil and palm oil to an extent, but that depends very much on their contracts. They are swapping even among firms inside Japan. Some current quality problems that relate to the last two years of irregular growing conditions have increased the difficulty.

These people are now going to Australia and contracting with the Australians in new varieties. I'm not privy to all they're saying, but some of the words in here suggest they are going to guarantee to the Australians they will take as much canola of reasonable quality as Australia can produce.

Mr. Jordan: We once had that market.

Mr. Campbell: We have had in the neighbourhood of 90% to 98% of the canola seed market in Japan for the last 20 years.

Mr. Jordan: When you say you have actually lost two million that's exactly what happened. It wasn't just a question of late delivery or perhaps a later sale, but an unsatisfied customer. You actually lost it. They went somewhere else and got their product.

Mr. Campbell: The two million tonne number was a reference by Mr. Roehle to wheat and barley markets. I can't give you a specific number on canola. Our brief from the shippers and exporters and the Vancouver Grain Exchange, which has just submitted a request for \$27 million in damages to the Privy Council Office, gives that number less some of the sales lost and deferred, the demurrage costs and the carrying costs attributable to them. I can't give you specific tonnages of deferment versus lost sales.

Mr. Jordan: Why can't we do whatever that other country's doing that's filling this market we used to have? But that's a complicated question.

Would you say that lack of cars was the very first and foremost source of the problem?

Mr. Campbell: No, sir. As I'm sure others have said, the system is very complex. I think the problem is that the whole system doesn't have bells and whistles and everybody, generally, can go to sleep.

[Translation]

M. Campbell: Ils ont indiqué à nos membres qu'il y avait énormément de mécontentement. Il s'agit pour la plupart de pays industrialisés—et je veux ici surtout parler du Japon—qui ont grandement rationalisé leur système. Ils sont très efficaces et limitent leurs coûts au maximum. Ils ne stockent pas et reconstituent leurs inventaires au fur et à mesure. S'ils broient des graines oléagineuses, par exemple, ils vont acheter avec seulement trois ou six semaines d'avance et ensuite ils sont pris. Ils auraient dû acheter, rétrospectivement, 8, 12 ou 14 semaines à l'avance.

Ils essaient de procéder à des substitutions mais il y a des limites à ce qu'on peut faire. On peut substituer de l'huile de soja, de l'huile de canola, de l'huile de maïs et de l'huile de palme jusqu'à un certain point, mais cela dépend beaucoup des contrats. Ils procèdent même à des échanges entre sociétés au Japon. Certains problèmes actuels de qualité dus aux conditions de récolte irrégulières que l'on a connues ces deux dernières années ont encore augmenté la difficulté.

Ces pays se tournent maintenant vers l'Australie et ont signé des contrats avec les Australiens pour de nouvelles variétés de produits. Je ne connais pas toutes les conditions, mais certains éléments dont nous disposons nous laissent entendre que l'on va garantir aux Australiens l'achat de tout le canola de qualité raisonnable produit par l'Australie.

M. Jordan: Autrefois, ce marché nous appartenait.

M. Campbell: Ces 20 dernières années, nous avions environ 90 à 98 p. 100 du marché des graines du canola au Japon.

M. Jordan: Lorsque vous dites que vous avez en fait perdu deux millions de tonnes, c'est exactement ce qui s'est produit. Ce n'était pas simplement une question de livraison tardive ou d'une vente qui s'est peut-être fait attendre, mais le fait que le client n'était pas satisfait. Vous l'avez donc perdu ce marché. Le client est allé ailleurs chercher le produit dont il avait besoin.

M. Campbell: Le chiffre de 2 millions de tonnes mentionné par M. Roehle portait sur les marchés du blé et de l'orge. Je ne peux pas vous donner le chiffre exact pour le canola. Le mémoire des expéditeurs et des exportateurs et le Vancouver Grain Exchange, qui vient de présenter une demande de dommages-intérêts de 27 millions de dollars au Bureau du Conseil privé, cite ce chiffre en y retranchant certaines des ventes perdues qui ont été reportées, les coûts de stationnement et les frais de Transport leur sont attribuables. Je ne puis vous dire exactement le nombre de tonnes que représentent les ventes reportées par rapport à celles qui ont été perdues.

• 1900

M. Jordan: Pourquoi ne pouvons-nous pas faire ce que fait cet autre pays qui approvisionne le marché qui nous appartenait autrefois? Mais j'imagine que c'est une question complexe.

Pensez-vous que le problème vienne avant tout du manque de wagons?

M. Campbell: Non. Je suis sûr que d'autres l'ont dit, le système est très complexe. Je crois que le problème vient du fait que l'ensemble du système ne possède pas de signaux d'alarme et que tout le monde peut dormir tranquillement.

[Texte]

If you had a sale and had control of your destiny you would cover that aspect and would have cards in your hand. Many of the shippers have indicated or will be indicating to you that they went out and searched for cars. In the American system, shippers must have sources of supply and they're well booked in advance.

Mr. Jordan: But just getting more cars alone isn't going to solve this problem.

Mr. Campbell: We have three major car issues. One issue is capacity, one is utilization, and one is allocation. There are many times within given years and cycles when if you had more cars you would simply need more parking lots. The disciplines don't exist. Many of the shippers and terminal operators abuse the car fleet.

I think it's fair to be very supportive of the railway. In many respects the railway is the water boy. It doesn't control who fills the bucket, what they fill it with, and when it gets dumped. If we had market disciplines in the system there would be rewards for the people who load the right stuff at the right time and drop it at the right place.

Mr. Jordan: So the system really needs to be revamped, not just piling on some more cars. If you don't do some other things, along with getting more cars perhaps, this isn't going to be the answer.

Mr. Campbell: That's correct. It's very fundamental. At any point in time you can point to a car shortage, a labour problem, or a grade problem, and they're all true within their own parameters. But this is a system problem.

Mr. Jordan: Yes. But you can also point to a car shortage and no doubt you can point to a car surplus at times.

Mr. Campbell: That's correct.

Mr. Jordan: So just getting more cars isn't going to... it has to go deeper than that. There are some problems with the system, which we have to be looking at.

What about labour? Is that a big story? What part does labour play in the problems we've just been through? Is it a major factor?

Mr. Campbell: Mr. Jordan, at last count there were 17 bargaining units between the farm gate and the pilots who get off the ocean vessels, south of Victoria. By definition, that means a lot of complexity.

Mr. Jordan: I think you answered my question when you mentioned there are 17 units in the system.

Senator Olson: I wonder if I could ask Mr. Campbell if any of these meetings that have been called to try to resolve these problems have been sponsored by his organization, the Canada Grains Council.

[Traduction]

Si on vous achetait un produit et que vous soyez maître de votre destin, vous feriez attention et vous auriez toutes les cartes entre vos mains. La plupart des expéditeurs ont dit ou vous diront qu'ils sont allés à la recherche de wagons. Dans le système américain, les expéditeurs doivent avoir des sources d'approvisionnement et ils font des réservations à l'avance.

M. Jordan: Mais le simple fait d'obtenir davantage de wagons ne résoudra pas le problème.

M. Campbell: Il y a trois gros problèmes en ce qui concerne les wagons. Il y a d'une part la capacité, d'autre part l'utilisation et enfin la répartition des wagons. Certaines années, à de nombreuses reprises et au cours de nombreux cycles de rotation, si vous aviez davantage de wagons, il vous faudrait simplement davantage de zones de stationnement. La discipline n'est tout simplement pas là. De nombreux expéditeurs et exploitants de terminaux abusent du parc de wagons.

Je crois qu'il est juste d'encourager les chemins de fer. À de nombreux égards, les chemins de fer sont en quelque sorte les porteurs d'eau. Ce ne sont pas eux qui supervisent ceux qui remplissent le seau; ils ne savent pas ce qu'on y met dedans et ils ignorent quand on va le déverser. S'il y avait une certaine discipline de marché dans le système, il y aurait des récompenses pour ceux qui chargent les bons produits au bon moment et les amènent au bon endroit.

M. Jordan: Il faut donc revoir le système; il ne s'agit pas simplement d'ajouter des wagons. Si on ne fait pas un certain nombre d'autres choses, tout en obtenant davantage de wagons peut-être, on arrivera à rien.

M. Campbell: C'est exact. C'est tout à fait essentiel. À n'importe quel moment, on peut dire qu'il y a un manque de wagons, un problème syndical ou un problème de qualité des produits, et tous ces problèmes sont vrais chacun dans leur sphère, mais il s'agit en fait d'un problème systémique.

M. Jordan: Oui. Il n'en reste pas moins qu'on peut signaler parfois un manque de wagons et sans aucun doute un excédent de wagons à certains moments.

M. Campbell: C'est exact.

M. Jordan: Le simple fait d'obtenir davantage de wagons ne va donc pas... il faut aller plus loin. Le système pose certains problèmes qu'il nous faut étudier.

Que dire des syndicats? Le problème est-il important? Quel rôle jouent les syndicats dans les problèmes que nous venons de mentionner? Constituent-ils un facteur important?

M. Campbell: Monsieur Jordan, selon les données les plus récentes, il y avait 17 unités de négociations entre le moment où les denrées quittent la ferme et celui où elles sont prises en charge par les pilotes qui dirigent les navires au sud de Victoria. Cela est signe d'une certaine complexité.

M. Jordan: Je crois que vous avez répondu à ma question en mentionnant les 17 unités de négociations qui existent dans le système.

Le sénateur Olson: Puis-je demander à M. Campbell si certaines des réunions qui ont été convoquées pour tenter de résoudre ces problèmes ont été parrainées par son organisation, le Conseil des grains du Canada.

[Text]

Mr. Campbell: Yes, sir, quite a few. If I'm allowed to say so, I think you've attended a few of them.

Senator Olson: I have indeed. The reason I'm asking you that question is because you have a motion here saying:

That the Canada Grains Council request the Government of Canada immediately conduct an independent inquiry into the efficiency and competitiveness of grain handling through Canadian West Coast ports.

If you turn in your document that you passed out today and look at page F3.1, you set out there the purposes that were set out when the Canadian Grains Council was set up. I remember being there, but I didn't remember the exact wording that's in your document.

That's what the Canada Grains Council was set up for, to bring all the stakeholders and all the players in the whole system together occasionally to anticipate and solve these problems. Why haven't you done it?

Mr. Campbell: That's a very good point, sir. We have held policy workshops, bear-pit sessions, and as you know, we had approximately 110 delegates debate these issues in Vancouver during the second week of April. That debate did generate a lot of committee work. We have made recommendations. We've written to the Prime Minister and four ministers. We've offered our versions of solutions. We've drafted terms of reference. We're attempting to energize the four ministers. We've certainly had correspondence with you. Particularly with Minister Goodale we are pushing for action-oriented solutions.

• 1905

This will be on the agenda, as you may know, on May 16 when the minister holds a Vision conference. We have, though, tried to point out to him that there will be another \$4 million of demurrage wasted between now and then, so we're very much anxious to contribute there.

Again, as you know, our membership is very diverse. We're not fighting amongst each other. We're all, I think, collectively crying uncle. The vested interest each of our members has is ready to be put aside for a more common good. I think there is enough pain out there right now that you will find more industry cooperation than you've seen in the past.

I think these groups are now coming back to the council as an alternative to the existing institutions and industry committees that exist specifically in transportation because there is total gridlock and loss of confidence in their respective views or motivation of the individual players. Somehow we have to rise above that. We are prepared as a council to do our very best.

We feel it needs a leadership/catalytic role from government. I want very much to clarify that doesn't mean it's your problem and you do it. We're prepared to assist, whether it be in terms of information, research, policy analysis or implementation.

[Translation]

M. Campbell: Oui, plusieurs. Avec votre permission, je signalerai que vous avez assisté à quelques-unes d'entre elles.

Le sénateur Olson: En effet. Si je vous pose la question, c'est parce que vous avez ici une motion qui est ainsi libellée:

Que le Conseil des grains du Canada demande au gouvernement du Canada de réaliser immédiatement une enquête indépendante sur l'efficacité et la compétitivité de la manutention des céréales dans les ports de la Côte ouest du Canada.

Je vous renvoie au document que vous avez distribué aujourd'hui; vous fixez à la page F3.1 les objectifs qui avaient été prévus lorsque le Conseil des grains du Canada a été créé. Je me souviens avoir été présent, mais je ne me rappelais pas les termes exacts qui figurent dans votre document.

Voilà pourquoi le Conseil des grains du Canada a été créé: pour réunir tous les intéressés et tous les intervenants du système de temps à autre afin de prévoir à l'avance ces problèmes et les résoudre. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

M. Campbell: C'est une très bonne question. Nous avons organisé des ateliers sur la politique, des débats à huis clos et, comme vous le savez, 110 délégués à peu près ont discuté de ces questions à Vancouver au cours de la deuxième semaine d'avril. La discussion a donné lieu à un énorme travail de comité. Nous avons fait des recommandations. Nous avons écrit au Premier Ministre et à quatre ministres. Nous avons proposé nos solutions. Nous avons rédigé des ébauches de mandats. Nous tentons de donner aux quatre ministres une certaine impulsion. Il y a certainement eu un échange de correspondance avec vous. Nous poussons plus particulièrement le ministre Goodale pour qu'il passe à l'action.

Cela sera au programme, comme vous le savez, de la conférence convoquée par le ministre le 16 mai au sujet des orientations. Nous lui avons cependant signalé que quatre autres millions de dollars de frais de stationnement seront perdus d'ici-là, c'est pourquoi nous sommes tout à fait prêts à contribuer.

Encore une fois, comme vous le savez, nous avons des membres très différents. Nous ne luttons pas entre nous. Nous appelons tous collectivement au secours. Nos membres sont prêts à mettre de côté leurs intérêts personnels pour le bien de tous. Je crois que le secteur souffre tellement à l'heure actuelle qu'il va collaborer davantage que par le passé, vous aviez l'occasion de le constater.

Je crois que tous ces groupes reviennent maintenant s'adresser au conseil pour trouver des solutions de rechange parce qu'au sein des institutions qui existent et des comités de l'industrie spécialement créés pour les transports, nous sommes dans une impasse et nous n'avons plus confiance dans l'opinion de chacun ni dans la motivation des divers intervenants. Il faut d'une certaine manière viser plus loin. Notre conseil est prêts à faire de son mieux.

Je crois qu'il est nécessaire que le gouvernement joue un rôle de chef de file, de catalyseur. Je ne veux pas dire par là que c'est votre problème et que c'est à vous de le régler. Nous sommes prêts à participer, qu'il s'agisse de l'information, de la recherche, de l'analyse des politiques ou de leur mise en oeuvre.

[Texte]

Senator Olson: You state on page 1 that your perception is that there is a "widespread view that existing government/institutional/industry processes are not coming to grips with the . . ." problem.

Isn't your council there for the purpose of addressing those things and discussing it to the point that they can at least identify very precisely what the problems are?

Mr. Campbell: Yes, Senator, that's the case. Transportation reform has not been on the short list, if you will, of council priorities until the last year and a half. We are now taking it very seriously. As I said earlier, we have struck two or three ad hoc committees to address this specifically, to try to come up with solutions and to bring them to government.

Senator Olson: But that's not what you're saying in this brief, if I may say so respectfully. They are asking the government to set up an inquiry under the Inquiries Act to look into this problem, rather than the Canada Grains Council, which was designed specifically for that purpose.

Mr. Campbell: Okay. We did say a federal-led inquiry, and we did say we are anxious and willing to play our role in that kind of an inquiry, a task force. It can be industry led, and I guess it will be industry led if there isn't some semblance of leadership or urgency expressed on behalf of the Government of Canada.

Senator Olson: Mr. Chairman, I don't know how far we're going into this, but we both know that an inquiry under the Inquiries Act will take several months. That doesn't deal with the short-term problems at all. That's why I'm surprised you didn't come with solutions rather than a recommendation that an inquiry be set up, when that's your job.

Mr. Campbell: Okay. We'll take that as empowerment to get on with the job, sir.

The Chairman: Thank you, Senator, for your information.

For our witnesses' information, we're going to sit and listen to all the witnesses until as long as it goes this evening. We have an in camera session slated for tomorrow to put our report together. We believe the situation is critical enough that we have to have immediate solutions, and we're going to put the recommendations, hopefully, on both ministers' desks just as soon as this committee arrives at the solutions we think are necessary in the short term, and proposals for the long term.

• 1910

I can almost say to you, Senator, that part of that—I don't want to pre-empt the committee—will not include any more royal commissions, inquiries or whatever else they call those things.

Senator Olson: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Easter: Doug, you won't be surprised that I'm not as enamoured with your report as some of the other members, given the avenues you and I have travelled in the past, especially with respect to the Western Grain Transportation Act. It's been a joyful experience for us both, I'm sure.

[Traduction]

Le sénateur Olson: Vous dites à la page un qu'il vous semble qu'il y a une opinion largement répandue qui veut que les mécanismes en place au niveau du gouvernement, des institutions et de l'industrie ne s'attaquent pas aux problèmes.

N'appartient-il pas à votre conseil de s'occuper de cela et d'en discuter pour parvenir au moins à identifier avec précision les problèmes?

M. Campbell: Oui, sénateur, c'est bien le cas. La réforme des transports ne figurait pas sur la liste restreinte des questions prioritaires du conseil avant les derniers 18 mois. Nous prenons maintenant la chose très au sérieux. Comme je l'ai déjà dit, nous avons créé deux ou trois comités spéciaux chargés de s'occuper précisément de la question, d'essayer de proposer des solutions et de les soumettre au gouvernement.

Le sénateur Olson: Si je puis me le permettre d'intervenir, ce n'est pas ce que vous dites dans votre mémoire. Vous demandez au gouvernement de lancer une enquête dans le cadre de la Loi sur les enquêtes pour étudier le problème, plutôt que de le demander au Conseil des grains du Canada qui a été précisément conçu pour cela.

M. Campbell: Bon. Nous parlons effectivement d'une enquête menée par le gouvernement fédéral et nous avons dit que nous sommes prêts à jouer notre rôle dans ce genre d'enquête, au sein de ce groupe d'étude. Cette enquête pourra être dirigée par l'industrie, et je crois qu'elle le sera si le gouvernement du Canada ne veut pas jouer le chef de file ou voir qu'il y a urgence.

Le sénateur Olson: Monsieur le président, je ne sais pas jusqu'où nous pourrions poursuivre cette discussion, mais nous savons tous deux qu'une enquête dans le cadre de la Loi sur les enquêtes prend plusieurs mois. Cela ne résout pas du tout les problèmes à court terme. C'est pourquoi je suis surpris que vous ne proposiez pas des solutions plutôt qu'une recommandation visant à instituer une enquête, alors que c'est votre travail.

M. Campbell: Bon. Il s'agit par là de nous donner les moyens de faire le travail.

Le président: Merci, sénateur, pour ces renseignements.

Je signale à titre d'information pour nos témoins que nous allons siéger tant qu'il le faudra ce soir jusqu'à ce qu'on ait entendu tout le monde. Nous avons une séance à huis clos prévue pour demain matin pour mettre au point notre rapport. Nous estimons que la situation est suffisamment critique pour proposer des solutions immédiates et nous espérons pouvoir déposer les recommandations sur les bureaux des deux ministres dès que le Comité aura trouvé les solutions qu'il juge nécessaires pour le court terme et des propositions pour le long terme.

Monsieur le sénateur, je puis pratiquement vous affirmer qu'il n'y aura pas—et je ne veux pas empiéter sur le travail du comité—davantage de commissions royales, d'enquêtes ni d'autres choses du même genre, quel que soit le nom qu'on leur donne.

Le sénateur Olson: Merci, monsieur le président.

M. Easter: Doug, vous ne serez pas surpris si je n'apprécie pas autant votre rapport que certains autres membres du comité, étant donné les chemins que vous et moi avons parcourus par le passé, surtout en ce qui concerne la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je suis sûr que ce fut une bonne expérience pour tous les deux.

[Text]

Could you—

The Chairman: Mr. Campbell, would you like to respond?

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Campbell: No answer, thank you.

Mr. Easter: Could you explain to me how the Canada Grains Council is funded, from the beginning? What kind of democratic process do you have in developing policy?

Mr. Campbell: Had you remained in the chair, I am sure the questions would have been similar.

The Canada Grains Council initially was funded heavily by the federal government through three major departments—Industry, Trade and Commerce under Mr. Pepin; Agriculture when Senator Olson was in that portfolio; and Mr. Lang's agency when he was minister without portfolio responsible for grains and oilseeds.

The federal proportion at that time was probably in the 80% to 90% range; today it is probably around 30%. There's been a steady cutback in federal contributions and a steady increase in member contributions. In the last three years we have gone from a membership of 30 organizations to 36 and we'll hopefully be adding another two here within the month. So we are increasing the industry content and reducing the government content although we do qualify for and do the odd research study, etc., for the federal government if required.

Mr. Easter: There's quite a list of some of the corporations you represent here, so would it be fair to say that the council is perhaps more industry-driven than producer-driven?

Mr. Campbell: Of the 36 members, we have 11 grain commodity groups. If you're doing a count, we have eight grain companies. The companies obviously contribute more money than the farm organizations do, but in terms of votes around the table at the 36-member board, the procedure is one member, one vote.

Mr. Easter: In connection with the problem we're examining here, I know you've been promoting deregulation since the early 1970s. Who do you believe is ultimately responsible for the problems we're up against this year? You say we've lost perhaps \$27 million by April 1. Who specifically is ultimately responsible for that? We had one witness who pointed to the railways.

Mr. Campbell: Well, when you say responsible, clearly the people who pay in the short term are our farmers—it takes them 18 months to feel the bill—and our merchants who do not have the option to defer sales or find a way around demurrage bills.

In terms of accountability, quite frankly you could set up a cottage industry just as the Americans are trying to do in terms of measuring the impact of Canadian imports. There is no perfect answer to that.

Our system is there because it is a product of history. We've added band-aid after band-aid, regulation after regulation and competing laws and institutions, so I have no idea how you can specifically point to one element for accountability.

[Translation]

Pourriez-vous...

Le président: Monsieur Campbell, voulez-vous répondre?

Des voix: Oh, oh!

M. Campbell: Je m'abstiendrai de répondre, merci.

M. Easter: Pourriez-vous m'expliquer comment le Conseil des grains du Canada est financé depuis le début? Quel processus démocratique suivez-vous pour mettre au point les politiques?

M. Campbell: Si vous étiez resté à la présidence, je suis sûr qu'on vous aurait posé les mêmes questions.

Le Conseil des grains du Canada était au départ largement financé par le gouvernement fédéral et plus précisément par trois gros ministères: le ministère de l'Industrie et du Commerce lorsque M. Pépin était en poste; le ministère de l'Agriculture lorsque le sénateur Olson détenait ce portefeuille et l'organisme de M. Lang lorsqu'il était ministre sans portefeuille chargé des céréales et des oléagineux.

La part fédérale était sans doute à l'époque de l'ordre de 80 à 90 p. 100; à l'heure actuelle elle doit avoisiner les 30 p. 100. Il y a eu une réduction régulière des contributions fédérales et une augmentation régulière des contributions des membres. Au cours des trois dernières années, nous sommes passés de 30 organisations membres à 36 et nous espérons en avoir deux de plus d'ici la fin du mois. Nous augmentons donc la part de l'industrie et nous réduisons celle du gouvernement même si nous y avons droit et il nous arrive au besoin de faire des travaux de recherche pour le gouvernement fédéral.

M. Easter: Nous avons une liste impressionnante de certaines sociétés que vous représentez ici. Pouvons-nous donc dire que le Conseil est davantage inspiré par l'industrie que par les producteurs?

M. Campbell: Sur les 36 membres, nous avons 11 groupes pour les céréales. Si vous faites le compte, nous avons huit compagnies céréalères. Les compagnies fournissent évidemment des sommes plus importantes que les organisations agricoles, mais pour ce qui est du vote au conseil d'administration constitué de 36 membres, chaque membre a droit à une voix.

M. Easter: En ce qui concerne le problème que nous étudions ici, je sais que vous prônez la déréglementation depuis le début des années soixante-dix. Selon vous, qui est en définitive responsable des problèmes que nous connaissons cette année? Vous dites que nous avons peut-être perdu 27 millions de dollars au 1^{er} avril. Qui en définitive est le vrai responsable? Un témoin a montré du doigt les chemins de fer.

M. Campbell: Ma foi, lorsque vous parlez de responsabilité, il est clair que ceux qui payent à court terme sont nos agriculteurs—it leur faut 18 mois pour sentir passer la facture—et nos commerçants qui n'ont pas la possibilité de reporter les ventes ou de trouver le moyen de contourner les factures de stationnement.

Pour ce qui est de la responsabilité, vous pourriez bien franchement mettre au point une industrie familiale comme les Américains sont en train d'essayer de faire pour évaluer l'effet des importations canadiennes. Il n'y a pas de réponse idéale à cette question.

Notre système s'est fait petit à petit avec le temps. Nous avons empilé les unes sur les autres les solutions d'urgence, les réglementations, les lois et les institutions contradictoires. Je ne vois donc vraiment pas comment on peut précisément montrer du doigt un de ces éléments et lui en faire porter la responsabilité.

[Texte]

In the Western Grain Transportation Act, there were major improvements to the previous legislation that did define the roles of the minister, the Grain Transportation Agency and the railways, so that's a significant improvement. But they aren't all the players.

Mr. Easter: That's true, they're not all the players. I fairly vividly recall the discussions that used to take place when you were a vice-president with CN. It was said that if we brought in a somewhat deregulated system, we would have the GTA and there would be penalties if the railways didn't live up to their obligations.

• 1915

Isn't it a fact that in terms of not having the rolling stock in place... yes, they've argued along the lines of leases, but we have never... I will admit the railways performed pretty well most of the years since the Grain Transportation Act came into place, but the fact is that until now CP may have invested some—and congratulations to them; they have invested here recently—but they haven't put in the capital expenditures to be able to perform in the system without depending on lease. Now we get caught short on lease and farmers are ending up paying a bill, or losses of \$27 million.

Don't they hold some responsibility there? Doesn't the GTA hold some responsibility for not enforcing those penalties earlier, or at least threatening to? I even hear that maybe those penalties are not in regulations. If they're not, then the government holds some responsibility for not living up to its obligations in terms of seeing that they're regulated. What's your view on that?

Mr. Campbell: There's certainly an element of truth in everything you're saying, Mr. Easter, but I think you have to look at it with a little more balance. The railways do submit their investment plans on an annual basis. CN and CP have spent in the neighbourhood of \$2 billion to \$3 billion double-tracking and improving the system to the west coast. I believe you know the cost of steel; you know the cost of adding to locomotives.

There are many things the railways have done to the satisfaction of the Senior Grain Transportation Committee, which you're aware of, the Grain Transportation Agency and the minister. I'm not privy to any detailed information, but in each of the last 10 years my understanding is that the railways' plans were submitted and were deemed acceptable.

On the question of car supply, railway discipline is that you don't run with a fat fleet; you run with a lean fleet. All the homework done in this area shows that this is the prudent way to do it. If the industry deliberately wants a surplus fleet and wishes either to encourage the railway to make that purchase or lease, or to do so on behalf of shippers—and some of them have probably come to you suggesting a 50¢-a-tonne surcharge to build up a war chest to purchase cars—fine. But at this point in time the railways are not to improperly inflate the cost index.

[Traduction]

Dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, il y avait des améliorations importantes par rapport à la législation précédente où étaient précisés les rôles du ministre, de l'Office du transport du grain et des chemins de fer. Il y a donc une nette amélioration. Mais il y a d'autres intervenants.

M. Easter: C'est vrai, il y a d'autres intervenants. Je me souviens très bien des discussions qui avaient lieu lorsque vous étiez vice-président du CN. Il avait été dit que si on procédait à une certaine déréglementation du système, on aurait l'Office du transport du grain et des pénalités seraient imposées si les chemins de fer ne remplissaient pas leurs obligations.

N'est-il pas vrai que pour ce qui est du matériel roulant qui manque... Oui, on a parlé de location, mais nous n'avons jamais... J'admets que les chemins de fer ont fait un assez bon travail la plupart du temps depuis que la Loi sur le transport du grain est entrée en vigueur, mais il faut dire que jusqu'à maintenant le CP a peut-être investi—et je l'en félicite; il a investi récemment—mais il n'a pas fait les dépenses d'immobilisations nécessaires pour fonctionner dans le système sans devoir avoir recours aux locations. Nous avons maintenant des problèmes avec les locations et ce sont les agriculteurs qui finissent par payer la facture que représentent les 27 millions de dollars de pertes.

Les chemins de fer n'ont-ils pas une responsabilité à cet égard? L'Office du transport du grain n'a-t-il pas des responsabilités pour ne pas avoir appliqué ces pénalités plus tôt ou du moins avoir menacé de le faire? Le bruit court même que ces pénalités ne figurent peut-être même pas dans la réglementation. Si elles n'y sont pas, alors c'est le gouvernement qui a quelque responsabilité parce qu'il n'a pas rempli ses obligations pour ce qui est de faire en sorte que cela se fasse. Qu'en pensez-vous?

M. Campbell: Il y a certainement un peu de vrai dans tout ce que vous dites, monsieur Easter, mais je crois qu'il faut regarder les choses avec un peu plus d'impartialité. Les chemins de fer présentent leur plan d'investissement chaque année. Le CN et le CP ont dépensé à peu près deux à trois milliards de dollars pour doubler les voies et pour améliorer le réseau vers la Côte Ouest. Je pense que vous connaissez le coût de l'acier; vous connaissez le coût des chargements plus importants que doivent tracter les locomotives.

Les chemins de fer ont fait beaucoup pour donner satisfaction au Comité supérieur du transport du grain et, vous le savez, à l'Office du transport du grain et au ministre. Je n'ai pas de renseignements détaillés, mais au cours des dix dernières années, je pense que les chemins de fer ont présenté leurs plans qui ont été jugés acceptables.

Pour ce qui est de fournir des wagons, on fonctionne généralement dans les chemins de fer avec un parc réduit plutôt qu'un parc gonflé. Toutes les études réalisées sur la question montrent qu'il est prudent de procéder de la sorte. Si l'industrie souhaite délibérément un parc excédentaire et veut encourager les chemins de fer à procéder à ces achats et à ces locations, ou à le faire au nom des expéditeurs—et certains d'entre eux sont sans doute venus vous trouver en proposant un supplément de 50¢ la tonne pour se constituer une réserve afin d'acheter des wagons—très bien. Mais en ce moment précis, les chemins de fer ne peuvent pas gonfler indûment l'indice des coûts.

[Text]

I remind you that the taxpayers and the farmers pay the railways' cost. If the railways' cost is \$1.25 when it could be \$1, the farmer and the taxpayer pay that bill. So if one of your recommendations is to have a surge fleet to handle extra situations, then I think that is a very legitimate question to debate.

Mr. Easter: No, I'm not—

The Chairman: Mr. Easter, I'm sorry. I'll allow you—

Mr. Easter: You usually allow one last one.

The Chairman: What a sweet—talker. As long as it's one.

Mr. Easter: I am not recommending surge capacity. I hear all these great and wonderful things that a deregulated system is going to give us. I heard—and some of it from you—when the Western Grain Transportation Act was going to be passed, all the weird and wonderful things the passage of the WGTA was going to live up to.

When the time comes for the railways to live up to those obligations in terms of having that capacity in place, it isn't there. I don't think that can be denied. It isn't there. It's as simple as that. We have to recognize that. We have to recognize the cost to producers and we have to find some way of ensuring that the cost isn't borne by producers, that those parties to the system who are responsible should be held responsible.

Mr. Campbell: Part of my point, Mr. Easter, is that it's a regulated system. There is a regulated process to assess whether rail capacity is there. To my knowledge rail capacity has been there, given that administered kind of approach to planning. If you are talking a market-oriented system, then somebody immediately rushes out and leases cars.

Mr. Easter: If the GTA is responsible, then let's fire the people there if they're responsible for not living up to their obligations. It cuts both ways.

The Chairman: First let him answer the question.

Mr. Easter: Sorry, Mr. Chairman.

Mr. Campbell: I'll pass, Mr. Chairman.

• 1920

The Chairman: Mr. Campbell, thank you very much, as I said earlier, for your brief. Will you express our thanks to your membership. Thanks for staying with us this evening.

Mr. Benoit: Good evening. I just want to get your opinion on this clarified. Mr. Easter referred to getting more cars as being the major part of the solution. Do you believe that getting more rail cars is a major part of the solution?

Mr. Campbell: No, sir, I think that is a very convenient way to look at the problem. If we have growing crops, which we all hope we will, and growing markets, then there obviously is a point in time when you need more fleet. I think the long—

[Translation]

Je vous rappelle que les contribuables et les agriculteurs payent le prix des transports ferroviaires. Si le coût des chemins de fer est de 1,25\$ alors qu'il devrait être de 1\$, c'est l'agriculteur et le contribuable qui payent cette facture. Si l'une de vos recommandations consiste donc à avoir un parc gonflé pour faire face aux situations extraordinaires, je crois qu'on peut légitimement en discuter.

M. Easter: Non, je ne. . .

Le président: Monsieur Easter, je regrette. Je vous autorise. . .

M. Easter: Vous autorisez en général une dernière question.

Le président: Quel beau parleur vous faites! Si ce n'est qu'une question. . .

M. Easter: Je ne recommande pas qu'on augmente subitement la capacité, j'entends parler de toutes ces bonnes et belles choses qu'amènera un système déréglementé. J'ai entendu vanter—et cela venait en partie de vous—toutes les choses extraordinaires que l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest allait amener, au moment où on se préparait à l'adopter.

Une fois le moment venu, et lorsque les chemins de fer sont appelés à remplir leurs obligations pour ce qui est de la capacité existante, les promesses ne sont pas tenues. On ne peut le nier. La capacité reste insuffisante. C'est aussi simple que cela. Il faut le reconnaître. Il faut reconnaître qu'il y a un coût pour les producteurs et trouver des solutions pour faire en sorte que ce ne soit pas les producteurs qui assument ce coût mais que ceux qui dans le système sont responsables rendent des comptes.

M. Campbell: Je dis notamment, monsieur Easter, que nous avons un système réglementé. Il y a un processus réglementé qui permet de vérifier si nous avons la capacité ferroviaire voulue. Que je sache, la capacité ferroviaire était là dans le cadre d'un système administrativement planifié. Si vous envisagez un système axé sur le marché, alors certains vont aussitôt aller louer des wagons.

M. Easter: Si l'Office du transport du grain est responsable, mettons ses agents à la porte s'ils n'ont pas rempli leurs obligations. Il faut être logique!

Le président: Permettez-lui de répondre à la question pour commencer.

M. Easter: Je vous prie de m'excuser, monsieur le président.

M. Campbell: Je passe, monsieur le président.

Le président: Monsieur Campbell, merci beaucoup, encore une fois, pour votre exposé. Nous vous prions de transmettre nos remerciements à vos membres. Merci d'être resté avec nous ce soir.

M. Benoit: Bonsoir. J'aimerais simplement que vous me précisiez votre opinion sur la question. M. Easter a dit qu'obtenir davantage de wagons constituait un élément important de la solution. Pensez-vous que ce soit le cas?

M. Campbell: Non, je pense que c'est une façon très commode d'envisager le problème. Lorsque les récoltes poussent bien, ce que nous espérons tous, et lorsque les marchés croissent, il arrive fatalement un moment où on a besoin d'un

[Texte]

standing industry issue has been better utilization of the existing fleet. You've heard various people say that at good times Thunder Bay can cycle in seven days; at good times Vancouver can cycle in a dozen days.

Mr. Benoit: I've seen five days out of Vancouver.

Mr. Campbell: And you know that sulphur and coal and potash can cycle; they have different disciplines, different systems. That didn't happen all at once. That was 20-odd years of the shipper and the carrier, the mine and the vessel operator getting together to cut costs, to cut corners, to streamline things, and if something goes wrong, a siren blows or a pink slip is handed out. Those are the disciplines we're talking about that are heavily absent from the grain industry.

Mr. Benoit: Then do you believe that moving to a market-driven car allocation system and grain movement system is a necessary part of the solution to this problem?

Mr. Campbell: I know your preference is for very precise answers, and I will say to you that I believe 20 of our 36 member organizations would heartily endorse that approach. When I say that, it does not mean that the other 16 would be opposed, but I think the strong sense of our membership is that that would be a move in the right direction, a positive move.

Mr. Benoit: I have just one last short question and it's on the inquiry. You've called for a federal government-led inquiry here. There is an inquiry set up now made up of people from industry, and I have a lot of faith in the results of this inquiry. Then, once there are solutions proposed by this group, government would have to play a part in terms of removing the regulation that's in the way and changing legislation. Do you feel that might be a more reasonable approach to an inquiry rather a government-led inquiry?

Mr. Campbell: It's an excellent point. One of your predecessors suggested, not too diplomatically, that everybody in the room knew the answers, so why didn't we speak frankly. I believe we can sit down collectively in coffee shops all over the place and agree pretty quickly on the answer. The right fix is often not in the room; it's a combination of industry practices changing, regulations being streamlined, ministers buying in. We have to find the combination.

What we have right now is this very complex system. It's partly industry, partly government, partly institutions, partly bureaucrats, and we're all well-intentioned, but we have to all come together to collectively press the right buttons. I think we have the capability to do it, and if we don't, then we deserve the Third World status that's almost implicit in some of the comments from our oriental customers.

Mr. Benoit: Thank you very much for your answers.

[Traduction]

parc supplémentaire. Je crois que le problème qui existe de longue date dans l'industrie est celui d'une meilleure utilisation du parc existant. Nous avons entendu plusieurs personnes dire que lorsque les choses vont bien, Thunder Bay peut avoir un cycle de rotation des wagons de sept jours et Vancouver de 12 jours.

M. Benoit: J'ai entendu parler de cinq jours pour Vancouver.

M. Campbell: Et vous savez que le soufre, le charbon et la potasse peuvent supporter ces cycles; il y a des habitudes différentes, des systèmes différents. Cela ne s'est pas produit du jour au lendemain. Il a fallu que pendant 20 et quelques années les expéditeurs et les transporteurs, les exploitants des mines et des navires se réunissent pour réduire les coûts, rogner sur les coûts, rationaliser l'exploitation, et lorsque quelque chose ne va pas, le signal d'alarme retentit, sinon c'est un papier rose qu'on vous remet. Voilà la discipline dont on parle qui fait gravement défaut dans le secteur céréalier.

M. Benoit: Pensez-vous que le fait de passer à un système de répartition des wagons et à un système d'acheminement des céréales axés sur le marché soit un élément indispensable de la solution pour ce problème?

M. Campbell: Je sais que vous aimez les réponses très précises et je vous dirai que je crois que sur nos 36 organisations membres, 20 seraient tout à fait favorables à cette idée. Mais cela ne veut pas dire que les 16 autres s'y opposeraient. Je crois cependant que nos membres estimerait que ce serait vraiment un pas dans la bonne direction, une mesure positive.

M. Benoit: J'ai une dernière petite question au sujet de l'enquête. Vous avez demandé qu'une enquête soit organisée par le gouvernement fédéral. Il y a maintenant un groupe de travail constitué de représentants de l'industrie qui est constitué pour faire enquête et je crois beaucoup dans les résultats de cette enquête. Une fois que le groupe aura proposé des solutions, le gouvernement aura un rôle à jouer pour ce qui est de supprimer la réglementation gênante et de changer la législation. Pensez-vous que ce soit une façon plus raisonnable d'envisager l'enquête que de demander qu'elle soit menée par le gouvernement?

M. Campbell: Excellente question. L'un de vos prédécesseurs a laissé entendre sans faire preuve de trop de diplomatie, que tout le monde dans cette salle connaissait les réponses et a demandé pourquoi on ne parlait pas franchement. Je crois qu'on peut aller prendre le café ensemble n'importe où et nous entendre très vite sur la réponse. La vraie solution ne se trouve pas toujours dans cette salle. Elle est constituée d'un ensemble de choses. Il s'agit de changer les habitudes de l'industrie, de rationaliser la réglementation, de faire accepter les choses par les ministres. Il faut s'attaquer à l'ensemble.

Nous avons pour l'instant un système très complexe. Il est constitué en partie par l'industrie, en partie par le gouvernement, en partie par les institutions, en partie par les fonctionnaires, et nous avons tous les meilleures intentions du monde, mais il nous faut nous rassembler pour actionner les bonnes manettes. Je crois que nous avons la capacité de le faire, et si nous ne le faisons pas, nous mériterons alors le qualificatif de pays du tiers monde qui est presque implicite dans certaines des remarques faites par nos clients orientaux.

M. Benoit: Merci beaucoup pour vos réponses.

[Text]

The Chairman: I welcome now Hubert Esquirol of the Western Canadian Wheat Growers Association. Are you mad at us for keeping you this long?

[Translation]

Le président: Je souhaite maintenant la bienvenue à Hubert Esquirol, qui représente la Western Canadian Wheat Growers Association. Êtes-vous en colère de vous être fait imposer cette longue attente?

• 1925

Mr. Hubert Esquirol (President, Western Canadian Wheat Growers Association): No, I don't get mad, I get even.

M. Hubert Esquirol (président, Western Canadian Wheat Growers Association): Non, au lieu de me mettre en colère, je prends ma revanche.

The Chairman: Oh. Go ahead, here's your chance.

Le président: Ah, bon. Et bien, voilà l'occasion de le faire.

Mr. Esquirol: Thank you very much, Mr. Chairman. It's indeed an honour and a pleasure to be here.

M. Esquirol: Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un honneur et un grand plaisir que d'être parmi vous.

I should start over. I don't think it's an honour and a pleasure to be here; we've been doing this for 10 years and it seems we still have the problem. I have a lot of faith in you, Mr. Chairman, and I think this will be the last time that you and I talk about this for some time.

Je recommence. Ce n'est ni un honneur ni un plaisir d'être de nouveau devant le comité. Cela fait déjà 10 ans que nous présentons nos doléances devant les comités, alors que le problème reste entier. J'ai tout à fait confiance en vous, monsieur le président, et je suis donc convaincu que c'est aujourd'hui la dernière fois que vous et moi allons discuter de cette question pour un bout de temps.

The Western Canadian Wheat Growers welcomes the opportunity to appear before this emergency joint hearing of the seaway subcommittee and the agriculture subcommittee.

Les Western Canadian Wheat Growers sont très heureux de l'occasion qui leur est donnée aujourd'hui de comparaître devant le sous-comité de la voie maritime du St. Laurent et de l'agriculture à l'occasion de cette séance conjointe d'urgence.

J'ai remarqué que quelques-uns parmi vous parlaient français. Si vous voulez m'adresser des questions dans l'autre langue officielle, je serai très heureux d'y répondre.

I noticed that a number of you speak French. If you wish to address your questions to me in the other official language, I would be very pleased to answer them.

Our association has been actively attempting to resolve the present railcar crisis since earlier this year. In January, at our annual meeting, we passed a resolution urging the Grain Transportation Agency to allow shippers to use private cars. In March we wrote to the GTA and the Minister of Transport with our recommendations to help ease the situation.

Notre association cherche activement à résoudre la crise actuelle des wagons de chemins de fer depuis le début de cette année. En janvier, lors de notre assemblée annuelle, nous avons adopté une résolution exhortant l'office du transport du grain à permettre aux expéditeurs de se servir de wagons privés. En mars, nous avons écrit aux responsables de l'OTG ainsi qu'au ministère des Transports pour leur transmettre des recommandations devant permettre d'améliorer la situation.

Although the causes of this, the present crisis, are rooted in outdated and harmful transportation legislation, we recognize that the purpose of this hearing is to consider immediate solutions. We want to first outline our view of the current situation and then provide recommendations for the subcommittee's consideration. We will also provide recommendations on those measures needed to solve this issue on a more permanent basis.

Bien que la cause profonde de la crise actuelle soit la législation présentement appliquée dans le domaine des transports, qui est non seulement tout à fait dépassée mais qui nous fait du tort, nous reconnaissons que l'objet de cette audience est d'examiner des solutions pouvant être adoptées dans l'immédiat. Nous aimerions commencer par vous faire un survol de la situation actuelle pour ensuite soumettre à l'approbation du sous-comité des recommandations précises. Nous allons également vous faire des recommandations au sujet des mesures qui devront être prises pour régler le problème de façon permanente.

There is a crisis in the movement of grain from the prairies to the west coast ports. However, to suggest that it has been caused by a railcar shortage is inaccurate and oversimplified. The problem began in the fall of 1993 when increased demand for grain cars became apparent. You heard today from the railways and the Wheat Board on that issue.

Il existe en effet une crise à l'heure actuelle en ce qui concerne l'acheminement des céréales des Prairies vers les ports de la côte ouest. Dire cependant que cette crise résulte d'une pénurie de wagons est à la fois erroné et simpliste. Ce problème a commencé à se manifester à l'automne de 1993, alors que la demande de wagons de transport de céréales s'est accrue. Je crois que les représentants des chemins de fer et de la Commission canadienne du blé vous ont déjà fait un exposé aujourd'hui à ce sujet.

[Texte]

The U.S. corn crop was reduced by two billion bushels and Canadian exporters moved in to meet the demand. Most of this market is served by rail. The turn-around time on cars destined for the United States is several days longer than that on trips made within Canada, which, as you heard earlier today, averages about 20 days.

The shortfall in the U.S. crop is only one factor. Other factors contributing to the situation include the lack of available cars for leasing because of the flooding in the Mississippi, increased durum sales to the United States, cold weather, as you heard, and the late harvest. Also, we have the expanded production and sale of specialty crops and the ongoing labour management disputes of the west coast in Vancouver.

The railcar situation has been of crisis proportion since early in the crop year. Forecasts by the grain trade indicate that the backlog will not be dealt with by the end of this crop year. We will be entering the new crop year with the same complications. This is particularly disturbing given that grain production in our export program in 1993-94 is not abnormally large; by that, we mean it is not a record year.

Prairie farmers are incurring heavy losses in the tens of millions of dollars because of demurrage costs and long sales. I think it's hundreds of millions of dollars, because two million tonnes by the Canadian Wheat Board at \$100 per tonne is \$200 million. The long-term profitability of farmers and the trade is in jeopardy. Canada's reputation as a reliable supplier has been tarnished—"tarnished" is a polite word.

The Minister of Agriculture has just returned from a trade mission to Asia. Japan and China, traditional Canadian customers, have raised concerns about our ability to supply grain this year and into the future. These concerns should not be taken lightly. Fundamental structural changes must be made. However, immediate measures must also be taken to alleviate the crisis before it creates even more damage to the health of the grain industry.

The wheat growers recommend that the following immediate steps be taken to alleviate railcar capacity problems—I use the words "railcar capacity problems".

The GTA must allow shippers to add private cars to the fleet on a non-chargeable basis. I trust that you and your staff know what that means.

On March 15 the senior grain transportation committee, which includes industries and farmer representation, recommended that the GTA allow private cars to be leased by companies to help in the railcar capacity.

[Traduction]

Comme la récolte de maïs aux États-Unis était déficitaire de 2 milliards de boisseaux, les exportateurs canadiens se sont mobilisés pour répondre à la demande. La majorité des clients de ce marché sont desservis par chemin de fer. Le cycle de rotation des wagons destinés aux États-Unis est plus long de plusieurs jours que celui qui correspond aux parcours à l'intérieur du Canada, qui est en moyenne de 20 jours, comme on vous l'expliquait plus tôt aujourd'hui.

Toutefois, la récolte déficitaire des États-Unis n'est qu'un facteur parmi d'autres. Notons également le manque de wagons de location, à cause des crues du Mississippi, des ventes accrues de blé dur aux États-Unis, l'hiver très rigoureux, comme on vous l'a déjà dit, et la date tardive de la moisson. Il convient aussi de mentionner la production et les ventes de cultures spéciales et le conflit du travail qui n'a toujours pas été réglé au port de Vancouver sur la côte ouest.

Quant aux wagons, nous sommes en état de crise depuis le début de l'année de récolte. D'après les prévisions d'experts du commerce des céréales, l'arriéré ne pourra être éliminé d'ici à la fin de la campagne agricole en cours. Nous allons donc entamer une nouvelle année de récolte avec les mêmes difficultés. C'est d'autant plus inquiétant que la production céréalière destinée à l'exportation en 1993-1994 n'est pas excessivement importante; autrement dit, il ne s'agit pas d'une année record.

Les agriculteurs de la région des Prairies perdent des dizaines de millions de dollars à cause des frais de stationnement et des longues périodes d'attente pour l'acheminement du produit. Je pense qu'il s'agit en fait de plusieurs centaines de millions de dollars, parce que d'après les tarifs de la Commission canadienne du blé, 2 millions de tonnes de blé, à raison de 100\$ la tonne, cela fait 200 millions de dollars. Par conséquent la rentabilité des agriculteurs et du commerce en général est menacée à long terme. La bonne réputation du Canada, qui a toujours été considéré comme un fournisseur fiable, a été gravement atteinte—pour ne pas employer un terme plus énergique.

Le ministre de l'Agriculture arrive d'une mission commerciale en Asie. Le Japon et la Chine, qui ont toujours été de bons clients pour le Canada, auraient exprimé certaines préoccupations concernant notre capacité d'assurer l'approvisionnement en céréales cette année et à l'avenir. Il ne faut surtout pas prendre tout cela à la légère. Il faut absolument opérer des changements structurels tout à fait fondamentaux. Cependant, des mesures doivent être prises immédiatement pour atténuer la gravité de la situation avant qu'elle ne nuise encore plus à la viabilité de l'industrie céréalière.

Les producteurs de blé recommandent que le gouvernement prenne immédiatement les dispositions suivantes pour enrayer les graves problèmes que pose la capacité insuffisante des wagons de transport de céréales—vous remarquerez que j'ai parlé de «problèmes de capacité insuffisante».

L'OTG doit permettre aux expéditeurs, sans frais, d'ajouter un certain nombre de wagons privés aux parcs de wagons céréaliers. Je suppose que vous et votre personnel savez ce que cela implique.

Le 15 mars, le comité principal du transport du grain, au sein duquel sont représentés l'ensemble des industries et des agriculteurs, a recommandé que l'OTG permette aux compagnies de louer des wagons privés pour accroître la capacité.

[Text]

[Translation]

• 1930

Railways are responsible for supplying cars and they have added cars to the fleet this year. However, if the railways aren't able for one reason or another to access additional cars, or are unable to access them as cheaply as private shippers, the shippers should be given the opportunity to increase capacity for the whole system and utilize those extra cars for their own benefit. Currently the GTA policy actually is a disincentive for shippers to bring cars into the fleet.

The GTA ignored the senior grain transportation committee's advice due to concerns about significant marketing advantages for certain shippers. The GTA's mandate is to facilitate the movement of grain and to ensure that the grain transportation system is efficient and effective. It appears that the GTA is more concerned with so-called equity issues for some shippers than with the interest of farmers.

The Minister of Transport must direct the GTA to act on the recommendations of the senior grain transportation committee.

Our second recommendation is that backtracked cars from Thunder Bay to Fort Francis and from Thunder Bay to Emerson should be deemed to have travelled to Thunder Bay, rather than physically moving the cars. The railways attempted the deeming process in 1985, just after the implementation of the Western Grain Transportation Act, but the National Transportation Agency ordered railways to move the cars through Thunder Bay or else shipments would not qualify for the Crow benefit. Obviously, it seems like legal interpretation instead of economic realities.

Since the beginning of the crop year, at least 600 cars per week have been backtracked to qualify for the subsidy under the Western Grain Transportation Act. Obviously, these cars are not being properly utilized, as it takes several days to travel to Thunder Bay. Moreover, when cars do arrive in Thunder Bay, they often sit for several more days awaiting sales or results of germination tests. You heard about that here today.

Not only is backtracking inefficient from the perspective of railcar use, it's a complete waste of taxpayers' money, adds extra cost to the system, and lowers returns to the prairie farmers. As you were told today, all the costs go into the pot and then we pay a portion of that cost through a very complicated formula.

We recommend that immediate action be taken to deem the cars to have travelled to Thunder Bay.

Thirdly, we should amend the Western Grain Transportation Act to allow demurrage to be charged by railways against those shippers who do not return cars to the allocation pool within a specified time, or if they use the cars for

Les compagnies de chemins de fer sont chargées de fournir des wagons et elles ont ajouté un certain nombre de wagons au parc cette année. Cependant, si les chemins de fer, pour une raison ou une autre, ne peuvent mettre la main sur des wagons supplémentaires, ou ne peuvent les avoir aussi bon marché que les expéditeurs privés, ceux-ci devraient avoir l'occasion d'accroître la capacité d'ensemble du système et d'utiliser ces wagons supplémentaires pour répondre à leurs propres besoins. À l'heure actuelle, la politique de l'OTG dissuade les expéditeurs d'accroître le parc de wagons céréaliers.

L'OTG n'a tenu nul compte des conseils du comité principal du transport du grain parce qu'il craignait que certains expéditeurs finissent par avoir un avantage commercial important par rapport à d'autres. Le mandat de l'OTG est de faciliter le mouvement du grain et de s'assurer que le système de transport des céréales est à la fois efficace et efficient. Il semble que l'OTG soit davantage préoccupé par de prétendues questions d'équité, en ce qui concerne le traitement des expéditeurs, que par les intérêts des agriculteurs.

Le ministère des transports doit donc charger l'OTG d'adopter immédiatement les recommandations du comité supérieur du transport du grain.

Voici donc notre deuxième recommandation: qu'on considère que les wagons ramenés en arrière entre Thunder Bay et Fort Francis, et entre Thunder Bay et Emerson aient fait le parcours jusqu'à Thunder Bay, plutôt que de déplacer physiquement les wagons. Les compagnies de chemins de fer ont essayé de suivre une telle procédure en 1985, peu de temps après la mise en vigueur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, mais l'Office national des transports a ordonné aux chemins de fer de déplacer les wagons jusqu'à Thunder Bay s'ils voulaient pouvoir prétendre à la subvention du Nid-de-Corbeau. Dans ce cas, l'interprétation officielle de la loi l'emporte sur la réalité économique.

Depuis le début de la campagne agricole, au moins 600 wagons par semaine ont été ramenés en arrière pour pouvoir prétendre à la subvention prévue dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Il est clair que ces wagons ne sont pas bien utilisés, car il faut plusieurs jours pour faire le parcours jusqu'à Thunder Bay. De plus, lorsque ces wagons arrivent à Thunder Bay, ils restent inutilisés pendant encore plusieurs jours, en attendant les ventes ou les résultats d'essai de germination. Je pense qu'on vous en a déjà parlé aujourd'hui.

Non seulement le recul des wagons est inefficace, du point de vue de leur utilisation, mais c'est un gaspillage total de deniers publics qui fait augmenter les coûts du système et baisser le rendement des agriculteurs des Prairies. Comme on vous l'a déjà expliqué, tous les coûts sont regroupés et nous en payons tous une partie, qui est calculée en fonction d'une formule très complexe.

Nous recommandons donc que le gouvernement prenne immédiatement des dispositions pour faire en sorte que ces wagons puissent être réputés avoir fait le parcours jusqu'à Thunder Bay.

Troisièmement, nous recommandons qu'on modifie la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour permettre aux compagnies de chemins de fer de faire payer des frais de stationnement aux expéditeurs qui ne renvoient pas les wagons

[Texte]

storage. Grain companies frequently hold cars that sit on sidings and marshalling yards for extended periods of time, using railcars for storage or waiting for sales. Under the WGTA, there is no demurrage assessed by railways against shippers who tie up rolling stock. I think you questioned that in some detail here this afternoon.

We suggest that a demurrage procedure be instituted. I'll gladly answer questions on that if that alarms some of you.

The Canadian Wheat Board's special trucking program should be expanded to include all high-throughput facilities capable of handling 50 cars or more. A trucking incentive should be established to encourage farmers to deliver direct to the elevator of their choice.

In mid-April the Canadian Wheat Board established a trucking program to move grain from country elevators in southern Saskatchewan to AgPro terminals in Moose Jaw and Saskatoon to help alleviate the car shortage. The problem is that grain is being trucked from some very high-volume elevators located on high-volume branch lines. It's being trucked past high-throughput facilities into AgPro.

So obviously the regulation, the structure, is so twisted that we now move grain by truck past high-volume lines and past high-volume elevators.

Dont't get me wrong, the program has some merit. The program has some merit in assisting with the railcar situation and better use of locomotive power. But our association recommends that the Canadian Wheat Board include all prairie high-throughput facilities with the capacity of loading the said amount of cars.

Under the current program, farmers are paying twice. First they pay the trucking costs from their farms to the country elevator and pay the elevation charges at the country elevator, then they pay through their pool accounts the second elevation at the terminal and elevation fees again. We recommend that a trucking incentive be paid to those farmers who want to deliver their grain directly to a high-throughput facility. It seems just asinine that we have to go through a country elevator, and then the process starts over again and goes to a terminal, when it could go from the farm gate to a terminal.

[Traduction]

au pool dans un délai bien précis, ou qui s'en servent à des fins d'entreposage. Les compagnies céréalières gardent souvent les wagons sur des voies d'évitement ou dans des gares de triage pendant de longues périodes, au cours desquelles ces wagons servent uniquement à entreposer le grain ou encore restent inutilisés en attendant les ventes. Aux termes de la LTGO, les chemins de fer ne peuvent faire payer des frais de stationnement aux expéditeurs qui ne renvoient pas le matériel roulant au moment voulu. Je pense que vous avez d'ailleurs posé des questions détaillées sur cet état de choses cet après-midi.

Nous proposons donc l'adoption d'un système de frais de stationnement. Je serai d'ailleurs ravi de répondre à vos questions à ce sujet si cette proposition soulève des doutes dans votre esprit.

Le programme de camionnage spécial de la Commission canadienne du blé devrait être élargi pour inclure toutes les installations à capacité élevée qui peuvent traiter 50 wagons ou plus. Il faut également créer une incitation au transport routier pour encourager les agriculteurs à livrer directement leurs céréales aux silos de leur choix.

À la mi-avril, la Commission canadienne du blé a établi un programme de transport routier pour acheminer les céréales des silos terrestres du Sud de la Saskatchewan vers les silos AgPro situés à Moose Jaw et à Saskatoon pour atténuer le problème de la pénurie de wagons. Le problème, c'est que le grain est acheminé par camions à partir de silos à capacité très élevée situés près d'embranchements ayant eux aussi une capacité élevée. C'est-à-dire que ces céréales sont transportées par camions, au lieu de passer par des installations à capacité élevée comme celles d'AgPro.

Donc, vous voyez bien que la réglementation et la structure ont à ce point déformé la situation que nous trouvons normal de transporter le grain par camion sur des parcours où il existe des embranchements et des silos à très forte capacité.

Entendons-nous: ce programme présente certains avantages—surtout pour ce qui est d'atténuer le problème du transport par chemin de fer et d'assurer une meilleure utilisation des locomotives. Mais notre association recommande que la Commission canadienne du blé prenne des dispositions pour inclure l'ensemble des installations à capacité élevée qui peuvent charger le nombre de wagons voulus.

En vertu du programme actuel, les agriculteurs paient deux fois. Ils doivent d'abord payer les frais de camionnage, depuis la ferme jusqu'au silo terrestre et les frais de magasinage de silo, et ensuite, par l'entremise de leurs comptes au pool, ils doivent payer les frais de la seconde période de magasinage, ainsi que les frais de silos habituels. Nous recommandons donc que les agriculteurs qui veulent livrer directement leurs céréales à une installation à capacité élevée puissent bénéficier de mesures d'incitation au transport routier. Il semble absurde d'avoir à passer par un silo terrestre, pour ensuite refaire tout le processus pour acheminer les céréales vers le terminus, alors que le grain pourrait tout simplement être acheminé directement de la ferme au terminus.

[Text]

[Translation]

• 1935

Alternative ports, like the port of Seattle, should be used to export Canadian grain. I hate to use this analogy because it's so simple, but a gopher has two holes in its home. If something goes wrong in one, it can go out the other side. It's imperative for the west coast to have a second gopher hole. We should put a system in place whereby we can use the port of Seattle.

The wheat growers recommend all avenues be considered in exporting our grain. The port of Vancouver is experiencing an extreme backlog of ships waiting to be loaded. I think it's 33 or more today. At a demurrage charge of about \$10,000 U.S. per ship, farmers are paying millions of dollars unnecessarily. You heard all about that today.

I'd like to draw your attention to one real life example. An ocean-going vessel called the *Red Rose* was in the port of Vancouver all of February and March. That vessel took on a demurrage bill of \$400,000 or \$15 a tonne. On a per-acre basis that's more than the Saskatchewan grain farmer nets in one year.

We recognize using alternative ports may be more costly than using Canadian ports. Nonetheless, those extra costs are offset by the benefits of moving grain and keeping our customers satisfied. It seems we've overlooked that.

The Chairman: Mr. Esquirol, could you go back for a moment, please. What was the name of that vessel?

Mr. Esquirol: The *Red Rose*.

The Chairman: Give me those numbers again.

Mr. Esquirol: Four hundred thousand dollars in demurrage costs.

Mr. Harris: Is that U.S. dollars?

Mr. Esquirol: Yes, everything's in U.S. dollars.

An hon. member: That's over five hundred then.

Mr. Esquirol: To be exact, six hundred; \$15 a tonne. The name of the contact person escapes me but he had a list at the Canada Grains Council in Vancouver. Maybe my colleague, Doug Campbell, has it in his briefcase. It's pretty wide. Is that satisfactory, Mr. Chairman?

The Chairman: Thank you.

Mr. Esquirol: Grain handlers and longshoremen should be directed to work weekends and overtime on the west coast to help alleviate the extreme backlog of ships waiting to load grain. I have a qualification. At a Canada Grains Council meeting the longshoremen promised us they would work 7 days a week, 24 hours a day. So longshoremen—we're soft on them because they've promised to work. This was written in part when I was absent, so I apologize for that.

D'autres ports, comme le port de Seattle, devraient être utilisés pour exporter les céréales canadiennes. J'hésite à faire cette analogie parce qu'elle est un peu simpliste, mais c'est comme le chien des prairies dont le terrier comporte plusieurs issues. En cas de difficulté, il a toujours une issue supplémentaire. Eh bien, il faut que le côté ouest ait une issue supplémentaire. Nous devons absolument mettre en place un système qui va permettre l'utilisation du port de Seattle.

Les producteurs de blé recommandent qu'on explore toutes les possibilités d'exportation de nos céréales. À l'heure actuelle, il existe au port de Vancouver un important arriéré de navires qui attendent d'être chargés. Je pense qu'il y en a plus de 33 à l'heure actuelle. Étant donné que les surestaries se montent à environ 10 000\$ américains par navire, les agriculteurs perdent des millions de dollars sans raison. Je pense qu'on vous a déjà expliqué tout cela aujourd'hui.

Je voudrais vous citer un exemple concret. Un navire océanique du nom de *Red Rose* est resté au port de Vancouver pendant les mois de février et mars. Les surestaries se sont élevées à 400 000\$ dans ce cas-là, soit 15\$ la tonne. Si on fait le calcul en fonction du nombre d'acres, c'est supérieur aux gains nets annuels d'un céréaliculteur de la Saskatchewan.

Nous sommes tout à fait conscients du fait que le recours à d'autres ports pourrait coûter plus cher que de passer par des ports canadiens. Il faut tout de même se rappeler que ces coûts supplémentaires sont contre-balancés par les avantages que présente le transport rapide des céréales et la possibilité de répondre aux besoins de nos clients. Jusqu'à présent, nous n'en n'avons pas tellement tenu compte.

Le président: Monsieur Esquirol, pourriez-vous revenir un petit peu en arrière. Quel était le nom du navire en question?

M. Esquirol: Le *Red Rose*.

Le président: Donnez-moi de nouveau les chiffres.

M. Esquirol: Quatre cent mille dollars de surestaries.

M. Harris: Il s'agit de dollars américains?

M. Esquirol: Oui, toujours.

Une voix: C'est donc plus de 500 000\$.

M. Esquirol: Pour être précis, 600 000\$, à raison de 15\$ la tonne. Je ne me rappelle plus du nom de la personne-ressource, mais je sais que cette personne avait toute une liste qu'elle avait obtenue du Conseil des grains du Canada à Vancouver. Mon collègue, Doug Campbell, a peut-être cette liste dans sa serviette. Disons qu'il y en a pas mal. Est-ce que cela vous satisfait, monsieur le président?

Le président: Oui, merci.

M. Esquirol: Il faut exiger que les manutentionnaires céréaliers et les débardeurs travaillent des week-ends et fassent des heures supplémentaires sur la côte ouest pour éliminer l'important arriéré de navires qui attendent de charger les céréales. À ce sujet, je dois d'ailleurs faire une petite mise au point. Lors d'une réunion du Conseil des grains du Canada, les débardeurs nous ont promis de travailler sept jours par semaine et 24 heures sur 24. Donc, nos critiques visent moins les débardeurs puisqu'ils ont déjà promis de travailler tant qu'il faudra. Ce mémoire a été rédigé pendant mon absence, alors je m'excuse si cette petite erreur a pu s'y glisser.

[Texte]

The Chairman: I think we're going to hear from them in a few moments.

A voice: Not the longshoremen, the grain handlers.

The Chairman: Thank you.

Mr. Esquirol: The very people whose jobs are directly impacted by grain exports seem to be the most reluctant to assist in the efficient movement of grain. Continual labour-management disputes at the west coast have led to the current situation. I think you heard part of that this afternoon. Government must take all measures to ensure round-the-clock operation at the west coast terminals, 7 days a week. If nurses and RCMP and railroad workers can work 7 days a week, maybe we should all work 7 days a week.

I think I've used up my 10 minutes. But if you're comfortable, I can continue.

The Chairman: Go ahead.

Mr. Esquirol: I know we're not supposed to deal with long term, but you have a very serious challenge before you and it's imperative you be given a bird's eye view. Maybe through a question period you can formulate a bit of a road map.

Although the subcommittee's hearings are focused on immediate solutions, it must be recognized that the present difficulties are the result of excessive, misguided regulations that have constrained the grain transportation system for years. We make these recommendations and hope government will finally listen to the needs of western farmers for fundamental change.

The Government of Canada should revamp car procurement procedures to ensure we do not again face a crisis of this magnitude. In order to solve this problem, this nation must decide if grain handling and transportation are governed by market forces or by the legislative process. It is time we treat grain in the same manner as sulphur or coal.

Grain transportation, including car allocation, must be driven by market forces not by government regulation. Shippers and carriers must be able to freely negotiate rates at the time of sale. At present, shippers make sales and hope they can receive an adequate number of cars on a timely basis to fulfil their obligations. Car allocation should be coordinated by railways and shippers so grain transportation functions without interference from government agencies. A market-driven policy is necessary to ensure the grain industry does not face a crisis like this again. The Western Grain Transportation Act must be reformed to ensure that the most efficient grain handling transportation system is put in place. Obviously the track record speaks for itself on that one.

[Traduction]

Le président: Je pense que nous allons d'ailleurs les recevoir dans quelques minutes.

Une voix: Non, pas les débardeurs, les manutentionnaires céréaliers.

Le président: Merci.

M. Esquirol: Les personnes mêmes dont les emplois sont directement touchés par les exportations de céréales semblent être les plus réticent à nous aider à acheminer efficacement les céréales. La crise actuelle résulte en partie des conflits de travail constants sur la côte ouest. Je crois qu'on vous en a déjà un peu parlé cet après-midi. Le gouvernement doit donc prendre les mesures qui s'imposent pour s'assurer que les terminus de la côte ouest vont être opérationnels 24 heures sur 24, sept jours par semaine. Si le personnel infirmier, la GRC et les cheminots peuvent travailler sept jours par semaine, nous devrions peut-être tous envisager de le faire.

Je pense que mes 10 minutes sont déjà écoulées. Mais si vous êtes d'accord, je veux bien continuer encore un peu.

Le président: Allez-y.

M. Esquirol: Je sais que vous ne nous avez pas demandé de parler du long terme, mais vous êtes confronté à un défi de taille et il importe donc qu'on vous présente une optique plus globale. Vous pourriez peut-être y voir un peu plus clair en nous posant des questions détaillées tout à l'heure.

Bien que les audiences du sous-comité aient pour objet de trouver des solutions dans l'immédiat, il faut reconnaître que les difficultés que nous connaissons actuellement résultent de l'application de règlements excessifs et peu judicieux qui entravent le système de transport des céréales depuis de nombreuses années. En vous présentant ces recommandations, nous osons espérer que le gouvernement va enfin reconnaître qu'il faut répondre aux besoins des agriculteurs de l'ouest en opérant des changements fondamentaux.

Le gouvernement du Canada devrait réviser ses procédures d'affectation des wagons pour s'assurer que nous n'allons plus jamais être confronté à une crise de cette gravité. Pour enrayer le problème, le Canada doit d'abord décider si la manutention et le transport des céréales vont être régis par les forces du marché ou par des dispositions législatives. Il est grand temps que les céréales bénéficient du même traitement que le soufre ou le charbon.

Il faut absolument que le transport du grain, y compris l'affectation des wagons, soit tiré par les forces du marché, et non par la réglementation gouvernementale. Les expéditeurs et les transporteurs doivent avoir la possibilité de négocier librement les tarifs au moment de la vente. À présent, les expéditeurs vendent leurs produits et espèrent pouvoir obtenir un nombre suffisant de wagons en temps voulu pour respecter leurs obligations. Il faut que les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs soient chargés de coordonner l'affectation des wagons pour pouvoir garantir l'acheminement des céréales sans l'ingérence d'organismes gouvernementaux. Il faut mettre en oeuvre une politique axée sur le marché pour garantir que l'industrie céréalière n'aura plus jamais à faire face à une crise de cette nature. Il faut réformer la Loi sur le transport du grain de l'Ouest pour s'assurer de l'instauration du système de transport et de manutention des céréales le plus efficace possible. Sur ce plan-là, les expériences du passé sont assez éloquentes.

[Text]

[Translation]

• 1940

In short, the Western Grain Transportation Act is out of date and acts as an impediment to efficient grain movement. You talked about that this afternoon when you talked about going to Thunder Bay and then back to Manitoba to be redirected south. Our marketplace is changing. We must better serve our customers. Our over-regulated system is cumbersome and is therefore unable to respond to changes. It stifles the grain industry from reacting to market forces. Obviously the opening of the U.S. market is a case in point.

With a total revamping of the Western Grain Transportation Act, paying the Crow benefit directly to farmers and giving shippers and railways the ability to respond to change, we can ensure that our industry becomes profitable. The wheat growers also recommend that the Western Grain Transportation Act be completely eliminated on shipments to the U.S., as it is a trade irritant to our American friends.

The Wheat Board should be supporting direct hit loading terminals on the west coast by ensuring the movement of a specific volume of clean grain to prairie points. If you don't know what we're talking about here, there is a proposal to build a new terminal facility in Vancouver to handle unit trains of clean grain and put them directly on a boat. The Wheat Board has refused to make a commitment to that facility in order to alleviate some of the problems that we're talking about this afternoon. It's very frustrating and very unfortunate.

We still have an antiquated system of unloading grain cars in port. The ultimate process is to use 100-car unit trains that leave the prairies loaded with clean grain and travel to the ports in one block.

For your information, this isn't foreign thinking. In December 1973 some of directors of our association, along with Searle Grain, I believe, put the 100-car unit train together in Saskatoon and sent it to Vancouver between Friday afternoon and Monday morning. So this was done 21 years ago.

Once at their destination, the cars pass over a loop track and dump their cargoes into a pit or onto a conveyer belt for direct loading into a ship. This process is now used for coal and potash in Vancouver, and for corn in Thunder Bay. As I said, Mercury International Terminals is a project under way in Vancouver. A major stumbling block for this terminal is its inability to assure adequate volumes of clean grain. The Canadian Wheat Board should be encouraged to work with the most efficient system and lowest cost alternative for farmers.

Bref, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest est tout à fait dépassée et constitue une entrave au mouvement efficace des céréales. Vous en avez discuté d'ailleurs cet après-midi, lorsque vous parliez du fait qu'il faut aller jusqu'à Thunder Bay et ensuite au Manitoba avant d'être réorienté vers le sud. Le marché est en voie d'évolution. Nous devons être en mesure de mieux servir nos clients. Notre système est lourd en raison du nombre excessif de règlements qui s'appliquent et ne peut donc répondre rapidement aux changements. Ceci empêche l'industrie céréalière de réagir aux forces du marché. L'ouverture du marché américain en est un excellent exemple.

Une révision en profondeur de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest permettrait de verser directement la subvention du Nid-de-Corbeau aux agriculteurs tout en accordant aux expéditeurs et aux chemins de fer les moyens de réagir au changement; c'est ainsi que nous allons pouvoir assurer la rentabilité de notre industrie. Les céréaliculteurs recommandent également que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ne vise plus les expéditions vers les États-Unis, puisqu'il s'agit là d'une pomme de discorde entre nous et nos clients américains.

La Commission canadienne du blé devrait soutenir les terminus de chargement direct de la côte Ouest en veillant à ce que soit acheminée une quantité bien déterminée de céréales propres vers différents points situés dans les Prairies. Au cas où vous ne seriez pas au courant, on propose de construire une nouvelle installation à Vancouver pour traiter des trains-blocs de céréales propres qui seraient directement chargés sur les navires. La Commission canadienne du blé a refusé de s'engager à construire cette installation pour éliminer les problèmes que nous vous avons décrits cet après-midi. En ce qui nous concerne, c'est non seulement frustrant mais fort malheureux.

Notre système de déchargement des wagons-trémies dans les ports est tout à fait dépassé. La meilleure solution serait de se servir de trains-blocs ayant une centaine de wagons qui quitteraient les Prairies chargés de céréales propres pour faire le parcours jusqu'aux ports d'un seul trait.

Si cela peut vous intéresser, cette idée n'est pas nouvelle. En décembre 1973, certains administrateurs de notre association, ainsi que Searle Grain, si je ne m'abuse, ont préparé un train-bloc de 100 wagons à Saskatoon et l'ont envoyé à Vancouver entre le vendredi après-midi et le lundi matin. C'est donc quelque chose qui s'est fait il y a 21 ans.

Une fois arrivés à leur destination, les wagons passent dans une voie de raccordement et vident leur contenu dans une trémie de réception ou sur un transporteur à courroie de façon à assurer le chargement direct sur le navire. Ce procédé est actuellement utilisé pour le charbon et la potasse à Vancouver, et pour le maïs à Thunder Bay. Comme je vous le disais, un projet est actuellement en cours à Vancouver au Mercury International Terminals. L'un des obstacles auxquels s'est heurté ce terminus concerne son incapacité à garantir des volumes suffisants de grain propre. Il faut donc encourager la Commission canadienne du blé à opter pour le système le plus efficace qui coûte le moins cher aux agriculteurs.

[Texte]

Grain cars should be privately owned. Under the present system, railcars for grain are not assessed any value. Today we talked about regulation and a lot of other things, but we didn't put a value on rolling stock. Most are provided by third parties—the Canadian Wheat Board, the Government of Canada or the provinces—so there is no sense of urgency because no one is responsible. There is no demurrage because the owner lives 1,000 miles away. If cars were privately owned, railcars would have value. This would encourage the most efficient use of the grain car fleet, and obviously if it has value and it gets tied up at a siding, it would incur demurrage.

Immediate action by the federal government is absolutely necessary to minimize further damage to farmers, to farmers' profitability and to the industry's reputation as a supplier. Over the longer term, a market-based solution is needed. As this crisis has shown, a highly regulated, centrally planned allocation system fails to respond to the demands of a dynamic marketplace. It assumes that a government agency knows the transportation needs of shippers better than shippers themselves.

We need a system in which shippers and carriers are free to buy, sell and lease cars. Shippers should be able to bid for cars at the time they arrange for a sale. The marketplace would then automatically adjust the size of the fleet to meet the sales program. There would be no need for government to own any cars. Market forces must drive this industry, not government regulation.

The Chairman: Thank you, Mr. Esquirol. You leave no doubt as to your position.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Can you quickly tell me about this backtracking of cars? I think I have an idea of what's happening. Can you tell me exactly what happens there?

• 1945

Mr. Esquirol: Mr. Chairman, I can answer the question in a condensed version, but I have with me a three-page document that illustrates it very well. I'd be more than happy to leave it with the committee.

The Chairman: Will you table it with us?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I'll withdraw my question if he does that.

Mr. Esquirol: Do you have a recording secretary? Is that okay, Mr. Chairman?

The Chairman: Absolutely.

[Traduction]

Les wagons-trémies devraient appartenir aux particuliers. En vertu du système actuel, on considère que les wagons servant au transport des céréales n'ont aucune valeur. Nous avons parlé aujourd'hui de réglementation et de toutes sortes de choses, mais nous n'avons pas discuté de la valeur du matériel roulant. La plupart des wagons sont fournis par des tiers—la Commission canadienne du blé, le gouvernement du Canada ou les provinces—et comme personne n'est responsable des wagons, les gens estiment qu'ils peuvent les garder aussi longtemps qu'ils le veulent. On n'impose aucun frais de stationnement si le propriétaire habite à 1 000 milles de distance. Si les wagons appartenaient aux expéditeurs ou agriculteurs particuliers, ils auraient une certaine valeur. Ceci permettrait d'encourager l'utilisation la plus efficace possible du parc de wagons céréaliers car si l'on attribuait une certaine valeur à ces wagons, il y aurait automatiquement des frais de stationnement s'ils restaient longtemps dans une voie d'évitement.

Le gouvernement fédéral doit donc agir instamment pour minimiser les pertes des agriculteurs et la réduction de leur rentabilité et pour rétablir la bonne réputation de l'industrie en tant que fournisseur fiable. À long terme, il faut évidemment envisager une solution axée sur le marché. Comme cette crise nous a permis de le constater, un système d'attribution centralisé et très réglementé ne permet pas de répondre aux exigences d'un marché dynamique. Il part du principe qu'un organisme gouvernemental est mieux placé pour connaître les besoins en matière de transport des expéditeurs que les expéditeurs eux-mêmes.

Nous avons donc besoin d'un système qui permette aux expéditeurs et aux transporteurs d'acheter, de vendre et de louer librement les wagons. Les expéditeurs devraient être en mesure de présenter des offres pour obtenir des wagons au moment de conclure la vente. Le marché se chargerait ensuite de rajuster automatiquement l'importance du parc pour répondre aux besoins du programme de vente. À ce moment-là, le gouvernement n'aurait pas besoin de wagons. Ce sont les forces du marché qui doivent tirer l'industrie, et non la réglementation.

Le président: Merci, monsieur Esquirol. Vous avez clairement énoncé votre position.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Pourriez-vous m'expliquer très brièvement cette histoire de recul des wagons? Je crois avoir une vague idée de la situation. Mais pourriez-vous me l'expliquer en détail?

M. Esquirol: Monsieur le président, je vais rapidement résumer la situation, mais je peux vous fournir un document de trois pages qui l'explique en détail. Je serai très heureux de vous fournir ce document.

Le président: Voulez-vous nous en laisser une copie?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): À ce moment-là, je peux retirer ma question.

M. Esquirol: Avez-vous une secrétaire de séance? Ça va, monsieur le président?

Le président: Absolument.

[Text]

Mr. Esquirol: Anyway, the cars go from central Saskatchewan and from Alberta down to Thunder Bay, back to Winnipeg, south to Emerson and then down to the States. They travel 813 miles for nothing.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): And they do that just to pick up the subsidy?

Mr. Esquirol: That's right.

Senator Olson: Six hundred cars a week?

Mr. Esquirol: Six hundred cars a week.

The Chairman: Where does that number come from? We're getting different numbers.

Mr. Esquirol: Well, you're hearing different numbers because sometimes it's uncomfortable for certain parties when we ask hard questions. We put a staff person on this, a very competent individual, who amassed this number by talking to people in the trade. They talked to the XCANs and the Cargills and the pioneers of the world, and everybody said that range was very accurate. It might even be more, but we did the conservative number. The railways may be able to provide a more accurate number. I can't speak for them.

Senator Olson: Mr. Chairman, could we have how much of that is durum and how much is barley?

The Chairman: Would you have that?

Senator Olson: Just close.

Mr. Esquirol: I can't give you that.

Senator Olson: But you could find it for us in a couple of days.

Mr. Esquirol: For a fee we can do anything.

Some hon. members: Oh, oh!

Senator Olson: Well, Mr. Chairman, provide the fee.

Mr. Esquirol: Just on that note, Mr. Chairman, I'm the first volunteer, an unpaid person who appeared before you today. I'm glad to be here, but I just can't go on doing the work that other staff would do.

Senator Olson: I understand that.

Mr. Esquirol: There are people in the room who can do that, who should be able to do that.

The Chairman: Just on that point, Mr. Harris, you've asked a question and I'll do it from memory. I gave the figure originally through this hearing process of at least an average of 330 cars that were rebuilt. We heard from the railways and they weren't accurate in their assessment. They said somewhere between 200 and 300 a week.

[Translation]

M. Esquirol: Quoi qu'il en soit, les wagons quittent le centre de la Saskatchewan et de l'Alberta pour aller à Thunder Bay, ensuite à Winnipeg, ensuite vers le sud jusqu'à Emerson et après aux États-Unis. C'est-à-dire qu'ils font un parcours de 813 milles pour rien.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Et ce, uniquement pour avoir droit à la subvention?

M. Esquirol: C'est exact.

Le sénateur Olson: Et cela vise 600 wagons par semaine?

M. Esquirol: Oui, 600 wagons par semaine.

Le président: D'où vient ce chiffre? Nous entendons toutes sortes de chiffres différents.

M. Esquirol: Eh bien, si vous entendez toutes sortes de chiffres différents, c'est parce que certaines personnes ne savent pas trop quoi répondre lorsqu'on leur pose des questions difficiles. Nous avons chargé un membre de notre personnel de faire des recherches à ce sujet—il s'agit d'ailleurs d'une personne fort compétente—et il a pu obtenir ce chiffre en parlant avec diverses personnes qui travaillent dans ce domaine. Il a parlé à des gens comme le directeur de XCAN ou Cargills et d'autres grands pionniers, et tout le monde lui a dit que ces chiffres étaient tout à fait exacts. C'est peut-être encore plus élevés, mais nous avons préféré nous contenter d'un chiffre plutôt conservateur. Les compagnies de chemins de fer pourront peut-être vous donner un chiffre plus exact. Malheureusement, je ne puis parler pour elles.

Le sénateur Olson: Monsieur le président, pourrait-on savoir de quelle quantité de blé dur et d'orge il s'agit?

Le président: Auriez-vous ces chiffres?

Le sénateur Olson: Des chiffres approximatifs, bien entendu.

M. Esquirol: Non, je ne peux pas vous les fournir.

Le sénateur Olson: Mais vous pourriez nous les obtenir d'ici quelques jours.

M. Esquirol: Si vous nous payez, nous pouvons tout faire.

Des voix: Oh, oh!

Le sénateur Olson: Eh bien, monsieur le président, il va bien falloir les payer.

M. Esquirol: Dans ce même ordre d'idées, monsieur le président, je suis le premier bénévole, c'est-à-dire la première personne non rémunérée à comparaître devant le comité aujourd'hui. Je suis ravi d'être là, mais je ne peux plus continuer de faire le travail que font les employés rémunérés d'autres groupes.

Le sénateur Olson: Oui, je comprends.

M. Esquirol: Il me semble que vous avez accès à des personnes qui peuvent vous obtenir cette information, ou qui devraient pouvoir vous l'obtenir.

Le président: Sur ce même point, monsieur Harris, puisque vous avez posé une question précise, je vais essayer de vous répondre en faisant appel à ma mémoire. Dans le cadre de ces audiences, j'ai parlé au départ d'une moyenne d'au moins 330 wagons qui auraient été remis en état. Nous avons reçu les témoignages des chemins de fer, mais leur évaluation n'était pas juste. Ils nous ont parlé de 200 ou 300 wagons par semaine.

[Texte]

Mr. Esquirol: Each.

The Chairman: That's a very good point. Well, no, the number I got is from the WGTA. You say it's 600.

A witness: Mr. Chairman, in CP the number is about 100 a week. I can't speak for Canadian National.

The Chairman: Canadian National?

A witness: Mr. Chairman, the number is about 150 a week.

The Chairman: So that's 250. And you say that it's 600.

Mr. Esquirol: Well, our work was done in the wintertime—

The Chairman: Thank you for that information.

Mr. Esquirol: —January or February; it may have changed. I can't dispute the railways' numbers, but I think it changes.

A witness: It does fluctuate, by the way.

The Chairman: We're getting in evidence now from the audience, which is fine. This is the way it should go. I wanted a round-table discussion, but my colleagues here decided you'd never be able to control it.

Do we have a consensus that the number could be somewhere between 300 and 350 cars per week on an average?

Senator Olson: Mr. Chairman, may I suggest that you have to put a date on that. It's clear that it was substantially higher in January and February than it is now, for some obvious reasons.

The Chairman: No, I'm not talking about individual weeks, I'm talking about on an average, over an extended period of time.

A witness: We would have to double-check the numbers—

The Chairman: Could we get those undertakings as fast as we can?

Mr. Esquirol: Mr. Chairman, one car is too many.

The Chairman: Dick, I'm sorry to have usurped your question.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): That's all right. In point number five, alternative port of Seattle. . . I talked about this the other day with someone and I asked why we aren't using the Seattle port when we can't get loaded or unloaded in Vancouver. The answer was that once the product crosses the border, it loses the subsidy, so the extra cost of shipping it to Seattle would be higher. In making this recommendation, I suppose that you've looked into it. Is it economically feasible to do that? I guess you're going to save the demurrage charges in the port of Vancouver. What is your conclusion when you add that all in?

[Traduction]

M. Esquirol: Chaque.

Le président: Vous soulevez un excellent point. En fait, non. Le chiffre que j'ai obtenu est celui de l'OTG. Vous, vous dites que c'est plutôt 600.

Un témoin: Monsieur le président, je sais que CP évalue le nombre à environ 100 par semaine. Mais je ne peux pas vous dire de combien il pourrait s'agir dans le cas du Canadien National.

Le président: Le Canadien National?

Un témoin: Monsieur le président, il s'agit d'environ 150 par semaine.

Le président: Cela donne donc 250. Alors que vous, vous prétendez que le nombre dépasse 600.

M. Esquirol: Eh bien, nous avons fait nos recherches pendant l'hiver. . .

Le président: Je vous remercie de cette information.

M. Esquirol: . . . au mois de janvier ou février; la situation a peut-être changé depuis. Je ne conteste pas nécessairement les chiffres qui vous ont été fournis par les compagnies de chemins de fer, mais j'ai l'impression que la situation évolue.

Un témoin: Oui, le nombre fluctue.

Le président: Maintenant, les membres de l'auditoire participent à la discussion, et c'est très bien. C'est justement ce que je souhaitais. Je voulais faire une véritable table ronde, mais mes collègues étaient convaincus que nous pourrions difficilement contrôler la situation à ce moment-là.

Existe-t-il un consensus pour dire que le nombre de wagons pourrait être de 300 à 350 par semaine, en moyenne?

Le sénateur Olson: Monsieur le président, je pense qu'il faudrait y rattacher une date. Il est clair que le nombre était considérablement plus élevé en janvier et février que maintenant, pour des raisons évidentes.

Le président: Non, je ne parle pas de semaines en particulier; je parle d'une moyenne sur une longue période.

Un témoin: Il faudrait vérifier de nouveau les chiffres. . .

Le président: Pourriez-vous nous les transmettre dans les plus brefs délais?

M. Esquirol: Monsieur le président, s'il y en a seulement un, c'est déjà trop.

Le président: Dick, excusez-moi de vous avoir volé votre question.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je ne vous en tiendrai pas rigueur. Au point numéro 5, vous parlez du port de Seattle. . . J'en discutais l'autre jour avec quelqu'un et je lui ai justement demandé pourquoi nous ne servions pas du port de Seattle, étant donné qu'il n'y a plus rien qui bouge à Vancouver. Voilà ce qu'il m'a dit: Une fois que la marchandise traverse la frontière, aucune subvention n'est payable, ce qui fait que le transport en passant par le port de Seattle coûte plus cher. Je suppose que vous avez dû vous renseigner avant de nous faire cette recommandation. Est-ce vraiment une solution économique? Je sais qu'on n'a pas à payer les frais de stationnement au port de Vancouver. Mais quand on tient compte de tout, pensez-vous que ce soit vraiment une bonne solution?

[Text]

[Translation]

• 1950

Mr. Esquirol: There are probably three parts to the answer.

First, I don't know at what point western grain transportation qualifies in the British Columbia rail system. I understand it has to go right to Vancouver. The railways can answer that better than I can. If it crosses the border at Chilliwack, it doesn't qualify.

We've done it before with barley and, as with every first experiment, some things went wrong. Maybe it should be like a fire drill. Maybe we should have shipments going to Seattle every month, so when we need Seattle we will have used it before and ironed out the bottlenecks.

The Wheat Board can answer this better than I can because it has all the numbers, but —

Mr. Harris (Prince George — Bulkley Valley): It doesn't give us answers.

Mr. Esquirol: Only God knows, I guess, but I think it's not as effective to go through Vancouver. When you start paying expensive demurrage bills of \$15 a tonne, you can go anywhere on the planet on salt water for \$25 a tonne. So we have to start putting things into perspective.

Mr. Jordan: There's an awful lot of meat in this. It's excellent.

The Minister of Agriculture and Agri-Food has been going to Asia, Japan, and China trying to get new customers. It would appear we can't supply the customers we now have, so it makes sort of a farce of his trip to sell Canadian grain when we aren't recognized now as being a reliable supplier. I wonder if he knows that.

I find this deemed thing fascinating. Are you telling me they were just running up there and back so they could qualify for a grant?

Mr. Esquirol: The railways would be better able to answer that, but, for example, durum wheat from Moose Jaw goes to Winnipeg and then to Thunder Bay through the marshalling yards. It has to go through the marshalling yards to qualify under the legislation. Then it's pulled back some 400 miles for CP and 290 or 300 for CN before going southward to its destination in the United States.

Mr. Jordan: There are those who would oversimplify it and say our problem is lack of cars, but if that sort of nonsense is going on, I'm quite convinced the problem isn't lack of cars; it's deploying the equipment we have with a good measure of common sense.

M. Esquirol: La réponse à cette question a trois volets.

D'abord, je ne sais pas à partir de quel point du réseau ferroviaire de la Colombie-Britannique le grain de l'Ouest devient admissible à la subvention. Je crois comprendre qu'il doit être acheminé jusqu'à Vancouver. Mais les chemins de fer sont évidemment mieux placés que moi pour répondre à cette question. Si le grain traverse la frontière à Chilliwack, d'après ce qu'on m'a dit, il n'est pas admissible.

Nous avons déjà fait des expériences avec l'orge, et comme pour toute chose, il y a toujours des anicroches au départ. Il faudrait peut-être procéder comme on le fait pour un exercice d'incendie. C'est-à-dire que nous devrions peut-être envoyer une certaine quantité de grain à Seattle chaque mois, afin d'éviter les anicroches au moment où nous avons besoin du port de Seattle.

La Commission canadienne du blé est donc mieux placée que moi pour répondre à cette question, puisqu'elle a tous les chiffres pertinents, mais. . .

M. Harris (Prince George — Bulkley Valley): Cela ne nous aide pas à obtenir une réponse.

M. Esquirol: Dieu seul peut répondre à la question, je suppose, mais j'ai l'impression qu'il est moins efficace de passer par Vancouver. Quand on pense qu'il faut payer 15\$ la tonne de frais de surestaries à Vancouver, on fait bien de se rappeler que par voie océanique, on peut aller n'importe où sur la planète pour 25\$ la tonne. Il faut donc essayer de voir la situation avec un certain recul.

M. Jordan: Vous nous avez vraiment donné matière à réflexion. C'est excellent.

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire se déplace en Asie, au Japon et en Chine en essayant d'obtenir de nouveaux clients. Si nous ne pouvons même pas approvisionner nos clients actuels, je trouve un peu absurde qu'il fasse le tour du monde pour vendre les céréales canadiennes alors qu'on ne nous considère même pas comme un fournisseur fiable. Je me demande s'il est au courant.

Je suis tout à fait fasciné par votre explication au sujet des wagons que nous devrions considérer comme ayant fait un certain parcours. Êtes-vous en train de nous dire que ces wagons faisaient tout ce grand parcours uniquement pour avoir droit à la subvention?

M. Esquirol: Les compagnies de chemins de fer sont mieux placées que moi pour répondre à cette question, mais je peux vous dire, par exemple, que le blé dur quitte Moose Jaw pour aller à Winnipeg, et ensuite à Thunder Bay, en passant par les gares de triage. Il faut qu'il passe par les gares de triage pour être admissible aux termes de la loi. Après, les wagons rebroussement chemin sur 400 milles, dans le cas du CP, et sur 290 ou 300, dans le cas du CN, avant d'aller vers le sud, aux États-Unis.

M. Jordan: Certains seraient tentés de trouver une explication simpliste et de dire que le problème découle du manque de wagons, mais si l'on maintient ce genre de procédure absurde, à mon avis, ce n'est pas en raison d'un manque de wagons. Il faut donc commencer à utiliser le matériel disponible de façon beaucoup plus logique.

[Texte]

You say the system is antiquated. You suggested unloading is a slow and, I suppose, costly process, because it is slow. Up until now I thought the solution was to add more cars. I'm more and more convinced we must be careful investing in a whole lot of new rolling stock. If you're just going to abuse the system to the degree you are now, we'll be sitting here again next year and 10 years from now.

The solution isn't to add more rolling stock. When we hear about this kind of thing going on, I think we have to deal with it right away before we can once again be thought of as a reliable supplier of grain around the world.

I'm not asking a question as much as making a little speech, I guess.

Mr. Esquirol: I have an answer. I think it's imperative for this committee to know a couple of things.

For each day you shave off the turn-around time you save about 1,500 cars. If the turn-around time, for example, was 18 days instead of 20, you would save 3,000 cars.

Why in the hell do we want to dump a freight bill onto the farmer when all we have to do is use our resources more effectively? If it means working 7 days a week in Vancouver, I think that's not an unreasonable request. If it means farmers have to load 7 days a week in the prairies, that's not an unreasonable request, because the buyers don't care. If we want to come in last, that's great; they'll just go to Seattle, Australia and the United States.

I think we're proud of our achievements in the past and we're not going to let a bunch of regulations impede and interfere with our performance. Farmers want to grow, elevator companies want to handle, railways want to carry. What are we doing here? Obviously something's holding us up.

• 1955

Mr. Jordan: You have me convinced.

Mr. Esquirol: Thanks.

Mr. Hoepfner: Mr. Esquirol, do you think the system can survive without farmers?

Mr. Esquirol: Yes, there are enough regulations to keep it in place forever.

Some hon. members: Oh, oh?

Mr. Hoepfner: Honestly, I must say I appreciate your comments because for the first time we've heard something that I've known for a long time as a farmer, that we have mismanagement not just in railways but also in a few other places.

I have one comment I'd like you to address. We move some grain across the line, and when I see the way we can dump grain in that little dilapidated elevator over there and how quick it's done compared to ours. . . we have another problem there. Do you agree?

[Traduction]

Vous dites que le système actuel est dépassé. Vous avez laissé entendre que le déchargement est très long et coûteux ici, je suppose, étant donné que cela ne va pas très vite. Jusqu'à présent, j'ai toujours pensé que la solution consistait à ajouter des wagons. Mais je suis de plus en plus convaincu qu'il faut éviter d'investir des sommes importantes pour acquérir du matériel roulant neuf. Si l'on doit continuer d'abuser allègrement du système, nous serons encore là l'année prochaine et même dans dix ans à chercher des solutions.

Donc, la solution ne consiste pas à obtenir du nouveau matériel roulant. Quand j'entends parler de ce genre de chose, je me dis qu'il faut tout de suite prendre des mesures correctives pour rétablir notre réputation mondiale de fournisseur céréalier fiable.

Je suppose que c'est moins une question qu'un petit discours.

M. Esquirol: J'ai tout de même une réponse. Il convient d'attirer l'attention du comité sur quelques points très importants.

Chaque jour que vous arrivez à enlever au cycle de rotation des wagons, vous faites une économie d'environ 1 500 wagons. Par exemple, si le cycle de rotation des wagons était de 18 jours, au lieu de 20, vous feriez aussitôt une économie de 3 000 wagons.

Pourquoi s'obstiner à faire payer des frais de transport aux agriculteurs, alors qu'il suffit de mieux utiliser les ressources disponibles? S'il faut faire travailler les gens sept jours par semaine à Vancouver, à mon avis, ce serait tout à fait raisonnable. Si les agriculteurs doivent faire des chargements sept jours par semaine dans les Prairies, cela me semble raisonnable d'en exiger autant des autres, parce que les acheteurs s'en fichent au fond. Si nous voulons être les derniers à vendre nos céréales, ce ne sont pas les acheteurs qui vont protester; ils vont tout simplement s'approvisionner à Seattle, en Australie et aux États-Unis.

Nous sommes fiers de tout ce que nous avons réalisé par le passé et nous n'allons pas permettre qu'une série de règlements nous empêchent de maintenir notre bonne performance. Les agriculteurs veulent cultiver, les exploitants de silos veulent manutentionner du grain et les sociétés de chemins de fer veulent le transporter. Que se passe-t-il? Il y a un obstacle quelque part.

M. Jordan: Vous m'avez convaincu.

M. Esquirol: Merci.

M. Hoepfner: Monsieur Esquirol, le système peut-il survivre sans les agriculteurs d'après vous?

M. Esquirol: Oui, il y a assez de règlements pour le maintenir indéfiniment.

Des voix: Oh, oh!

M. Hoepfner: Franchement, je suis heureux de vous l'entendre dire, car c'est la première fois que l'on mentionne une chose que je sais depuis longtemps en tant qu'agriculteur, à savoir que la mauvaise gestion existe non seulement dans les sociétés de chemins de fer mais ailleurs également.

J'aurais une observation à faire. On transporte du grain de l'autre côté de la frontière et quand on voit que la rapidité avec laquelle on peut décharger du grain dans ce vieux silo par rapport à ce qui se passe chez nous, on se dit qu'il y a un autre problème. Qu'en pensez-vous?

[Text]

Mr. Esquirol: I haven't unloaded grain in the United States, but I trust that the thrust of your statement is correct.

Mr. Hoepfner: We were just amazed. So I think we can make improvements right down the line.

You've done a pretty thorough study on these cars coming on the back-hop. Have you also done a study on how much things could be speeded up if labour did work 7 days a week, if there wasn't that slowdown? In the last 10 years we've lost 20.7 days every year because of labour strikes.

Mr. Esquirol: I don't know. If you divide 2 by 7 you get a percentage factor, and that's how much you increase performance.

Mr. Hoepfner: I was wondering whether you had done some research on cars, what the capacity really was to unload a car in a day as compared to what is being done now. The slowdown at Vancouver has been over for about a year. I have the impression that there were better unloads a year ago, before their contracts ran out, compared to what they're doing now.

Mr. Esquirol: If we worked 7 days a week instead of 5 days a week, you have a 28% increase in performance right there. The other thing that was brought to my attention this year is that the Canada Grains Council—and you heard from Doug a minute ago—had their annual meeting in Vancouver; it was the Easter weekend or something and we had nobody working Good Friday, Saturday or Sunday. So don't tell me we need more cars when we have everything sitting idle, 40 boats sitting idle.

Mr. Hoepfner: Do you belong to the Canada Grains Council?

Mr. Esquirol: I am the wheat growers director representative on the Canada Grains Council, yes.

Mr. Hoepfner: Do they listen to you?

Mr. Esquirol: I have free choice to offer as much input as I want.

Mr. Hoepfner: Does it do any good? That's my question.

Mr. Esquirol: We don't pay \$1,700 a year for nothing.

Mr. Hoepfner: So there's hope?

Mr. Esquirol: There's hope if the chairman does what I think he can do.

Mr. Hoepfner: Thank you very much.

The Chairman: You used a figure in response to that questioning that for every day you can speed up the turn-around time adds x number of cars to the fleet. Say that again.

Mr. Esquirol: Okay. Let's say that next week we have 30,000 cars in the fleet. If it takes them 20 days to make a round trip, you divide one by the other and you get how many cars you need per day, 1,600 cars per day. But if you shorten the turn-around time, you divide by 19 instead of 20 and you get a reduced number of cars required to do the same amount of work. There are economists in the room; they can tell you how to do that. It's grade 6 arithmetic. A farmer can tell you that.

[Translation]

M. Esquirol: Je n'ai jamais déchargé de grain aux États-Unis, mais je suppose que vous avez raison.

M. Hoepfner: Nous n'en sommes pas revenus. Il est donc possible d'améliorer les choses tout au long de l'opération.

Vous avez fait une étude assez approfondie des wagons qui reviennent en arrière. Vous êtes-vous aussi penché sur ce qui se passerait si la main-d'œuvre travaillait sept jours par semaine, s'il n'y avait pas de ralentissement? Au cours des 10 dernières années, les grèves nous ont fait perdre 20,7 jours chaque année.

M. Esquirol: Je l'ignore. Si l'on divise 2 par 7, on obtient un pourcentage qui équivaut à l'accroissement de rendement.

M. Hoepfner: Avez-vous fait des recherches sur le nombre réel de wagons que l'on pourrait décharger chaque jour par comparaison à ce qui se fait maintenant? Le ralentissement des activités à Vancouver est terminé depuis environ un an. J'ai l'impression que leur rendement était meilleur il y a un an, avant l'expiration de leurs conventions, par rapport à aujourd'hui.

M. Esquirol: Si nous travaillions sept jours plutôt que cinq jours par semaine, le rendement augmenterait immédiatement de 28 p. 100. On m'a également signalé cette année que le Conseil des grains du Canada—et vous avez entendu Doug il y a un instant—avait tenu son assemblée annuelle pendant le week-end de Pâques à Vancouver et que personne n'était au travail le vendredi saint, le samedi ni le dimanche. Ne venez donc pas me dire que nous avons besoin de plus de wagons alors que tout travail était interrompu et que 40 navires étaient en attente.

M. Hoepfner: Faites-vous partie du Conseil des grains du Canada?

M. Esquirol: Oui, je suis le représentant des producteurs de blé au Conseil des grains du Canada.

M. Hoepfner: Est-ce qu'on vous écoute?

M. Esquirol: Je suis libre d'intervenir autant que je le souhaite.

M. Hoepfner: Est-ce que cela sert à quelque chose? C'est cela que je vous demande.

M. Esquirol: On ne verse pas 1 700\$ par année pour rien.

M. Hoepfner: Il y a donc de l'espoir?

M. Esquirol: Il y a de l'espoir si le président agit comme il le peut d'après moi.

M. Hoepfner: Merci beaucoup.

Le président: En réponse à une question, vous avez dit que chaque jour de réduction du cycle de rotation, permet d'ajouter un nombre x de wagons au parc. Pourriez-vous nous répéter cela s'il vous plaît.

M. Esquirol: Oui. Supposons que le parc compte 30 000 wagons la semaine prochaine. Si un aller-retour prend 20 jours, on divise un chiffre par l'autre et on obtient le nombre de wagons nécessaires par jour, soit 1 600 wagons. Mais si l'on réduit le cycle de rotation, on divise par 19 plutôt que 20, et il faut moins de wagons pour accomplir le même travail. Il y a des économistes dans la salle, ils peuvent vous expliquer cela. C'est un calcul très simple. Tout agriculteur le sait. De même, avec

[Texte]

It's like when you have a 40-foot cultivator, you work 10 hours, but if you had a 30-foot cultivator, you'd have to work 15 hours. It's the same principle.

Mr. Hoepfner: Mr. Chairman, along that line, we see that cars are sitting about 12 to 15 days on the track somewhere, so there's great potential really to change that turn-around with those 2 days of extra work, right? The cars are loaded. They're sitting somewhere just waiting to be unloaded, correct?

Mr. Esquirol: When cars aren't moving, they're sitting, that's correct.

Mr. Hoepfner: We're being told that the cars that are loaded are sitting from 12 to 15 days somewhere, loaded; they're not being unloaded.

• 2000

Mr. Esquirol: I have some statistics on that, and you may want to verify them with the railways. Dr. Henry Ropertz, who worked for Jean-Luc Pepin some years ago, did some work on this in the mid-1980s. His work shows that railcars in the grain fleet spent about 13% of their time in over-the-road movement and 87% of their time stopped. That may have changed, but at 30 miles per hour it works out to about 20% versus 80%.

Mr. Steckle: You said, and I quote:

The GTA ignored the SGTC's advice due to concerns about "significant marketing advantages" for certain shippers.

Can you elaborate on that?

Mr. Esquirol: I suppose what they were saying. . . They didn't use names, but I will give you an example. If UGG brought in 100 cars tomorrow, they would have an advantage over Pioneer, who didn't bring in 100 cars. The problem is that the GTA feels equity is a priority in their life and not economic returns to farmers, although their mandate in the act says that they're responsible for the economic well-being of farmers.

Mr. Steckle: Seattle was mentioned. Earlier our friend across the way talked about the seaway. What are your thoughts about directing more grain through to the eastern ports rather than through the west, even though it may be ultimately ending up in points that would be more easily served through the west? With the fact that we have demurrage and all these other factors factoring into the cost, would it not be cheaper? What are your thoughts on that?

Mr. Esquirol: In an oversimplified way, basically grain values are set on salt water. Once you're on salt water, it's by and large relatively the same, although not the same all over the world. The problem we have with going through the eastern seaboard is that the cost of going from Thunder Bay to Baie-Comeau, or Port-Cartier or Montreal is very expensive. You can go anywhere on the planet for \$25. It costs \$8 to go through Thunder Bay; it costs \$19 for the ships to use the freight in the St. Lawrence; it costs another \$4 a tonne to use Baie-Comeau or Port-Cartier. So you've got \$4 and \$18, which is \$22, then \$8, which is \$30. You can go to Vancouver and do the same business for \$25 or less.

[Traduction]

une sarcluse de 40 pieds, on travaille 10 heures, mais avec une de 30 pieds, il faut travailler 15 heures. C'est le même principe.

M. Hoepfner: Monsieur le président, on constate que des wagons restent immobiles 12 à 15 jours quelque part sur les voies, de sorte que l'on pourrait grandement réduire le cycle de rotation avec ces deux jours de travail supplémentaire. Les wagons sont déjà chargés et sont stationnés quelque part en attendant d'être déchargés, n'est-ce pas?

M. Esquirol: Quand des wagons ne bougent pas, ils sont stationnés, c'est exact.

M. Hoepfner: On nous dit que des wagons chargés sont stationnés quelque part pendant 12 à 15 jours avant d'être déchargés.

M. Esquirol: J'ai des statistiques là-dessus et vous voudrez peut-être les vérifier avec les compagnies de chemins de fer. M. Henry Ropertz, qui a travaillé pour Jean-Luc Pepin il y a quelques années, a fait des recherches là-dessus au milieu des années quatre-vingt. Ses recherches montrent que les wagons du parc céréalier passent environ 13 p. 100 de leur temps en mouvement et 87 p. 100 du temps immobile. Cela a peut-être changé, mais à 30 milles à l'heure, cela signifie 20 p. 100 par rapport à 80 p. 100.

M. Steckle: Vous avez dit, et je cite:

L'OTG n'a pas tenu compte des conseils du comité supérieur du transport du grain parce qu'il craignait que certains expéditeurs profitent d'avantages importants du point de vue de la commercialisation.

Pouvez-vous me donner des précisions?

M. Esquirol: Ils n'ont pas cité de noms, mais je vais vous donner un exemple. Si la UGG amenait 100 wagons demain matin, elle aurait un avantage sur la Pioneer, qui ne l'aurait pas fait. Le problème est que l'OTG se préoccupe davantage de l'équité que du sort des agriculteurs, alors que son mandat en vertu de la loi est de veiller au bien-être économique des agriculteurs.

M. Steckle: On a mentionné Seattle. Plus tôt, notre ami de l'autre côté a parlé de la voie maritime. Que pensez-vous d'acheminer plus de grain vers les ports de l'est plutôt que de l'ouest même si la destination finale était plus facilement desservie à partir de l'ouest? Compte tenu des surestaries et de tous les autres éléments qui viennent s'ajouter au coût, ne serait-ce pas moins coûteux? Qu'en pensez-vous?

M. Esquirol: Pour simplifier les choses, le coût de transport du grain est plus ou moins fixe pour le transport en mer. Une fois qu'on est en mer, c'est à peu près la même chose bien que cela varie d'une région du monde à l'autre. Il serait difficile d'utiliser les ports de l'est étant donné que le transport de Thunder Bay à Baie-Comeau, ou Port-Cartier ou Montréal est extrêmement coûteux. On peut aller n'importe où au monde pour 25\$. Cela coûte 8\$ pour passer par Thunder Bay, 19\$ pour le transport maritime sur le Saint-Laurent et 4\$ la tonne pour utiliser Baie-Comeau ou Port-Cartier. Cela fait donc 4\$ plus 18\$, 22\$, plus 8\$, ce qui donne 30\$. On peut transporter la même quantité de grain en passant par Vancouver pour 25\$ ou moins.

[Text]

Mr. Steckle: If you can get out.

Mr. Esquirol: If you can get out.

Mr. Steckle: I think when you factor all the costs in, and I think we have to look at that, unless we can get the system to work more effectively, and I think we can—but it has to happen or else we have to start looking the other way.

Mr. Esquirol: Absolutely. If demurrage charges rise to \$20 a tonne, then it makes Thunder Bay and Montreal very competitive.

Mr. Easter: In this business of going to Thunder Bay and coming back, Hubert, who makes that decision to go to Thunder Bay and back? Is it the railways? Is it the GTA? Who is it? Whose decision is this?

Mr. Esquirol: My understanding, and I stand to be corrected on this, is that the Canadian Wheat Board would make a sale to XYZ Company, say, in Minneapolis. Then they would seek a rate from the railways to go from Saskatoon to Minneapolis and it would be X, or they could ask what the rate is from Thunder Bay to Minneapolis and the water system would say Y. Then they would add them all together and see which one is least. If it is \$3 less or \$2 less to go to Thunder Bay and back to Emerson, that's the route the grain takes. The shipper gets to make the decision.

Mr. Easter: So it's a combination. The Wheat Board is the shipper, you are saying, in this instance.

Mr. Esquirol: I don't know. Where are my colleagues from the railways? They didn't leave the room, did they?

A witness: The shipper makes the decision.

Mr. Esquirol: The shipper makes it.

Mr. Easter: The shipper chooses the cheapest route, but the railway makes the decision how it gets to be cheapest. Is that correct?

Mr. Esquirol: No. Legislation determines that.

Mr. Easter: No, no.

Mr. Esquirol: Yes.

Mr. Easter: Legislation determines it, yes. But ultimately the railways decide they will take advantage of the cheaper rate using the Western Grain Transportation Act, in which, as was said earlier, they operate on the cost of production plus. They make that decision in the negotiations. I think that should be understood.

The Chairman: Just a minute. Is that a statement or a question?

Mr. Easter: That's a statement, just trying to clarify a matter. In any event, "deemed to be" sounds good. How, from your experience, Hubert, would that fit under GATT? If it was deemed to be...?

Mr. Esquirol: It doesn't, the same way the present Crow doesn't.

• 2005

Mr. Easter: Okay. You said earlier "trucking incentives should be established". What do you mean by that? Are you saying we should subsidize trucking? What do you mean?

[Translation]

M. Steckle: Si vous pouvez en sortir.

M. Esquirol: Si on peut en sortir.

M. Steckle: Quand on songe à tous les coûts qui entrent en ligne de compte, il faut absolument rendre le système plus efficace, et je crois que c'est possible, autrement il faudra envisager cette autre option.

M. Esquirol: Absolument. Si les surestaries grimpent à 20\$ la tonne, Thunder Bay et Montréal deviendront beaucoup plus concurrentiels.

M. Easter: Pour ce qui est de l'aller-retour à Thunder Bay, Hubert, qui décide d'envoyer un wagon à Thunder Bay et de le ramener? Est-ce la compagnie de chemin de fer? Est-ce l'OTG? Qui prend la décision?

M. Esquirol: Sauf erreur, c'est la Commission canadienne du blé qui conclurait une vente avec une compagnie X de Minneapolis, disons. Elle vérifierait ensuite le coût du transport ferroviaire de Saskatoon à Minneapolis ou le coût du transport maritime de Thunder Bay à Minneapolis. Elle déterminerait ensuite quelle est l'option la moins chère. S'il est 2\$ ou 3\$ moins cher d'aller à Thunder Bay et de revenir à Emerson, c'est l'itinéraire que suivra le grain. C'est l'expéditeur qui prend la décision.

M. Easter: C'est donc une combinaison des deux. Dans votre exemple, c'est la Commission du blé qui est l'expéditeur.

M. Esquirol: Je l'ignore. Où sont mes collègues des chemins de fer? Ils n'ont pas quitté la salle n'est-ce pas?

Un témoin: C'est l'expéditeur qui prend la décision.

M. Esquirol: L'expéditeur.

M. Easter: L'expéditeur choisit l'itinéraire le moins coûteux, mais c'est la compagnie de chemin de fer qui décide de la façon dont il peut être le moins coûteux, n'est-ce pas?

M. Esquirol: Non, c'est déterminé en vertu de la loi.

M. Easter: Non, non.

M. Esquirol: Oui.

M. Easter: Oui, en effet, c'est la loi. Mais en fin de compte c'est la compagnie de chemin de fer qui décide de profiter du taux réduit prévu par la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en vertu de laquelle c'est le coût de production augmenté d'une certaine marge qui s'applique. Elle prend cette décision au cours des négociations. Je crois que cela doit être bien compris.

Le président: Un instant, est-ce une observation ou une question?

M. Easter: C'est une observation, pour apporter des éclaircissements. De toute façon, «réputé être» semble convenir. D'après votre expérience, Hubert, est-ce que cela serait conforme au GATT? Si c'était réputé être...?

M. Esquirol: Cela ne le serait pas, comme le taux du Corbeau à l'heure actuelle.

M. Easter: Très bien. Vous avez dit qu'il faudrait adopter des incitatifs au camionnage. Que voulez-vous dire par là, qu'il faudrait subventionner le camionnage?

[Texte]

Mr. Esquirol: No. What we're saying there is if there are efficiencies to be gained by cleaning the grain in the prairies, by loading 100 cars of one commodity from one point of origin to one destination, if there are efficiencies to be gained by using that action, those efficiencies should be reflected to the farmer in the form of a premium. Either you pay him a trucking premium, a delivery premium, a good looking premium, I don't care what you call it, but any efficiency that is gained in the system has to go back to the farmer.

Mr. Easter: But I'm trying to find out where you are trucking to. Are you trucking to country elevators, are you trucking all the way to terminal elevators, or what?

Mr. Esquirol: You would truck to what are called delivery points that could clean and load 50 cars or more.

Mr. Easter: So you are basically talking inland terminals.

Mr. Esquirol: We are getting more and more stations in the prairies now that can handle 50 cars. Whoever can do the job at the least cost.

Mr. Easter: It kind of came across that you might be talking trucking to terminal export positions at Vancouver or Thunder Bay or whatever.

Mr. Esquirol: I didn't say that.

Mr. Easter: No, I know you didn't, but that is how it came through to me. But now you are saying basically inland terminals. However you want to define it, it means basically the same thing.

Mr. Esquirol: Well, I have an answer but it's pretty long.

Mr. Easter: The last question I have—

The Chairman: I'm glad you've got an answer, because I wasn't sure what the question was.

Mr. Esquirol: I'm not sure, but I can understand the question.

Mr. Easter: The point in terms of Seattle. There was a lot of discussion raised earlier in terms of underutilizing Thunder Bay and so on. I do know the Wheat Board has attempted movements of wheat through American terminals. I forget whether it was Duluth or Seattle. In any event, one of the difficulties with that is that they found out it's pretty hard to maintain quality control going through U.S. export positions rather than Canadian export positions, and we sell on the basis of quality. Have you done any cost comparisons in terms of moving grain through Seattle versus going the other option and utilizing Thunder Bay more, where we have greater control over quality?

Mr. Esquirol: In an oversimplified sense. . . For example, west coast wheat is worth \$1 per bushel more than Thunder Bay wheat.

Now, on the issue of quality control, I'm not a shipper, but I understand through seals on cars, through containers, through whatever methods that I use for other commodities, the same would apply for grain. I don't know of any problems that existed when the first shipment of barley went through Seattle. There was a rumour there was a problem, but I think the problem was with the boat, not with the handling facilities on this continent.

[Traduction]

M. Esquirol: Non. Nous voulons dire que s'il y a un avantage à retirer de nettoyer le grain dans les prairies et de charger 100 wagons d'un point d'origine vers une destination, que cet avantage devrait revenir à l'agriculteur sous forme de prime. Qu'on lui verse une prime au camionnage, une prime à la livraison ou quel que soit son nom, mais tout avantage tiré d'une plus grande efficacité doit revenir à l'agriculteur.

M. Easter: Mais j'essaie de savoir jusqu'où se ferait ce transport par camion, jusqu'aux silos de collecte ou aux silos terminus?

M. Esquirol: Jusqu'à ce qu'on appelle des points de livraison où 50 wagons ou plus pourraient être nettoyés et chargés.

M. Easter: Vous parlez donc en fait de terminaux intérieurs.

M. Esquirol: Il y a de plus en plus de gares dans les prairies qui peuvent accueillir 50 wagons. On parle de qui peut faire le travail au moindre coût.

M. Easter: On aurait pu conclure que vous parliez de transporter le grain par camion jusqu'à des points d'exportation à Vancouver, Thunder Bay ou ailleurs.

M. Esquirol: Je n'ai pas dit cela.

M. Easter: Non, je le sais, mais c'est ce que j'avais compris. Mais je comprends maintenant que vous parlez de terminaux intérieurs. Quelle que soit la façon dont on le définit, cela veut dire plus ou moins la même chose.

M. Esquirol: Eh bien, je pourrais vous répondre, mais ce serait long.

M. Easter: Ma dernière question. . .

Le président: Je suis heureux que vous ayez une réponse, parce que pour ma part je n'ai pas compris la question.

M. Esquirol: Je ne suis pas sûr, mais je crois comprendre la question.

M. Easter: En ce qui concerne Seattle, on a beaucoup parlé plus tôt de la sous-utilisation de Thunder Bay, etc. Je sais que la Commission du blé a tenté d'acheminer le blé via des terminaux américains. Je ne sais trop s'il s'agissait de Duluth ou Seattle. De toute façon, elle a constaté qu'il était assez difficile de maintenir le contrôle de la qualité en passant par des points d'exportation américains plutôt que canadiens, et nous vendons en fonction de la qualité. Avez-vous fait une comparaison du coût du grain passant par Seattle par rapport à Thunder Bay, où nous pouvons exercer un plus grand contrôle sur la qualité?

M. Esquirol: Pour simplifier les choses. . . Par exemple, le blé de la côte ouest vaut 1\$ le boisseau de plus que celui de Thunder Bay.

Pour ce qui est du contrôle de la qualité, je ne suis pas expéditeur, mais je crois qu'on peut utiliser pour le grain des wagons scellés ou des conteneurs comme on le fait pour toute autre marchandise. Pour autant que je sache, il n'y a eu aucun problème lors de la première expédition d'orge par Seattle. Certaines rumeurs ont circulé, mais c'est le navire qui posait problème et non pas les installations de manutention.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Easter.

Just to clarify, what do you mean west coast grain is worth \$1 more per bushel than some other grains?

Mr. Esquirol: If you ran the calculation I just shared with you a little while ago, there is \$40 per tonne, or about \$1 per bushel, more to go from Thunder Bay to the mouth of the St. Lawrence that you don't have when you go to Vancouver.

The Chairman: Oh.

Mr. Esquirol: Our system is based on Vancouver or Thunder Bay. You pay whichever rate is least. Basically, the costs of going from mid-prairie point to Vancouver or to Thunder Bay are basically the same. But grain in Vancouver is on salt water. It's worth \$1 per bushel more than grain in Thunder Bay, because Thunder Bay is only one-third of the way out of the country.

The Chairman: Okay, thank you.

Mr. Benoit: Good evening, Hubert.

Mr. Esquirol: Hi.

Mr. Benoit: I appreciated your presentation. I want to thank you for clearing things up. I've been asking each witness to say whether they see the problem as a car shortage problem, and I think you've finally cleared it up so that people aren't referring to this as a car shortage problem any more. I really appreciate that.

The witness from the United Grain Growers Limited yesterday proposed that the railway should be the only group responsible for allocating grain cars, that there should be no government regulation and the Wheat Board shouldn't have the input they have now. It should be the railways only.

• 2010

That was the solution offered by the UGG witness yesterday. Do you agree with that?

Mr. Esquirol: I'd have to understand the context in which the question was posed. I say that because I have no problem with the railways controlling cars, but it's imperative the shipper have the option to book transportation service. In other words, if I need a car for October, I can book it with the railway. Then the deal is between the shipper and the carrier.

Until we have a system where the shipper and the carrier share some responsibility, we'll be here again next year and the year after. It's time we let carpenters build houses and not instruct them saw-cut by saw-cut and nail by nail as to what we want them to do.

Mr. Benoit: But if the railways' movement is rewarded or their lack of movement penalized, won't they do everything they can to serve the customers, who are the shippers, not the farmers?

Mr. Esquirol: I'm not a railroader, but I think it's in the railroads' best interest to make sure the farmers survive. They're not going to invest in locomotive power and rolling stock if there's no grain to move.

[Translation]

Le président: Merci monsieur Easter.

Pourquoi dites-vous que le grain de la côte ouest vaut 1\$ le boisseau de plus que les autres grains?

M. Esquirol: Si on effectue le calcul dont je vous ai parlé un peu plus tôt, le transport de Thunder Bay jusqu'à l'embouchure du Saint-Laurent coûte 40\$ la tonne de plus, soit 1\$ le boisseau de plus qu'en passant par Vancouver.

Le président: Oh.

M. Esquirol: Notre système est fondé sur Vancouver ou Thunder Bay. On verse le taux qui est le moindre. Le coût de transport d'un point au milieu des prairies jusqu'à Vancouver ou Thunder Bay est à peu près équivalent. Mais Vancouver est un port de mer. Le grain qui s'y trouve vaut donc 1\$ le boisseau de plus que celui de Thunder Bay parce que Thunder Bay est dans les terres.

Le président: Très bien, merci.

M. Benoit: Bonsoir Hubert.

M. Esquirol: Bonsoir.

M. Benoit: Je vous remercie de votre présentation et d'avoir mis les choses au point. J'ai demandé à chaque témoin s'il estimait qu'il s'agissait d'un problème de pénurie de wagons, et grâce à votre mise au point, on cessera finalement de parler d'un problème de pénurie de wagons. Je vous en remercie.

Hier, le témoin de la United Grain Growers Limited a proposé que la compagnie de chemin de fer soit seule responsable de l'affectation des wagons céréaliers, et que l'on mette fin à toute réglementation du gouvernement ou intervention de la Commission du blé. Les compagnies de chemin de fer devraient être les seules responsables.

C'est la solution que nous a proposée le témoin de l'UGG hier. Êtes-vous d'accord avec cela?

M. Esquirol: Il faudrait que je vois dans quel contexte la question a été posée. En effet, je ne vois pas d'inconvénient à ce que les compagnies de chemins de fer exercent le contrôle sur les wagons, mais il est essentiel que l'expéditeur ait le choix de réserver le service. Autrement dit, si j'ai besoin d'un wagon en octobre, il faut que je puisse le réserver auprès de la compagnie. Il s'agit alors d'une entente entre l'expéditeur et le transporteur.

Tant qu'il n'y aura pas partage des responsabilités entre l'expéditeur et le transporteur, nous serons encore ici l'an prochain et l'année suivante. Il est grand temps de laisser aux charpentiers le soin de bâtir des maisons sans que quelqu'un vienne leur dire où scier une planche et où planter un clou.

M. Benoit: Mais si les déplacements sont récompensés et l'immobilité pénalisée, les compagnies de chemins de fer ne feront-elles pas tout en leur pouvoir pour bien servir les clients, qui sont les expéditeurs et non les agriculteurs?

M. Esquirol: Je ne suis pas dans les chemins de fer, mais je crois que ces compagnies ont tout intérêt à veiller à la survie des agriculteurs. Elles ne vont pas investir dans des locomotives et du matériel roulant s'il n'y a pas de grain à transporter.

[Texte]

So it's in their best interest to offer a service at a competitive rate. It might not be the lowest, but it's a competitive rate. And with alternate ports, with choices, we have a provision to keep them honest. If one railway doesn't do it, you can go to the next; if neither one of those does, you have a truck; and if none of those works, you have water. You have to have a lot of competition in the business.

Mr. Benoit: Give farmers the choice.

Mr. Esquirol: Farmers have to have a choice.

Mr. Benoit: Yes. Thank you very much.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Benoit.

Hubert, thank you so much.

Mr. Esquirol: I have another story that deals with the GTA. Some of the members who are absent would be interested in this. I'll leave it with the committee.

The Chairman: Would you leave it with our clerk?

Mr. Esquirol: Yes.

The Chairman: Would you bring it up front, please.

Mr. Esquirol: It's entitled *Beware the Ides of March*. I'm sure you'd be interested.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: What is the significance of March 15? That's the Ides of March, isn't it?

A voice: Yes.

The Chairman: What is the significance of that?

Mr. Esquirol: He gets 10 points.

The Chairman: Who'll support us?

Senator Olson: He knows the explanation.

The Chairman: Thank you very much for taking your time. Could we just see you for a minute up here?

The next presenter is Mr. Wilfred Harder from the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board.

Mr. Harder, welcome.

Mr. Wilfred (Butch) Harder (Chairman, Advisory Committee to the Canadian Wheat Board): Thank you, Mr. Chairman.

Certainly the notice for this meeting was not provided very far in advance and that created some difficulties for us, as you can appreciate.

The Chairman: We appreciate you coming on short notice.

Mr. Harder: The Advisory Committee to the Canadian Wheat Board, as I indicated, appreciates the invitation to be here and to discuss matters of concern to us as farmers and as farmer representatives.

I'm Wilfred or Butch Harder, chairman of the 11-member, farmer-elected Advisory Committee. I farm with my wife and son near a town called Lowe Farm, Manitoba.

[Traduction]

Il est donc dans leur intérêt d'offrir un service à un taux concurrentiel. Ce ne sera peut-être pas le plus bas, mais il sera concurrentiel. Et si d'autres options existent, si l'on peut passer par d'autres ports, elles se tiendront à carreau. Si une compagnie de chemin de fer ne le fait pas, on peut s'adresser à une autre; si ni l'une ni l'autre ne convient, on peut avoir recours au camionnage ou au transport maritime. Il doit y avoir beaucoup de concurrence dans ce domaine.

M. Benoit: Donnons aux agriculteurs le choix.

M. Esquirol: Les agriculteurs doivent avoir le choix.

M. Benoit: Oui, merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Benoit.

Hubert, merci beaucoup.

M. Esquirol: J'ai autre chose à raconter au sujet de l'OTG et qui intéresserait certains des membres qui sont absents. Je laisserai l'information au comité.

Le président: Pouvez-vous la laisser à notre greffier?

M. Esquirol: Oui.

Le président: Apportez-ça ici s'il vous plaît?

M. Esquirol: C'est intitulé *Attention aux Ides de mars*. Je suis sûr que cela vous intéressera.

Des voix: Oh, oh.

Le président: Quelle est l'importance du 15 mars? C'est la date des Ides de mars n'est-ce pas?

Une voix: Oui.

Le président: En quoi cela a-t-il de l'importance?

M. Esquirol: Vous avez dix sur dix.

Le président: Qui nous appuiera?

Le sénateur Olson: Il connaît l'explication.

Le président: Merci beaucoup d'être venu. Pourrait-on vous voir ici un instant?

Le témoin suivant est M. Wilfred Harder du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé.

Monsieur Harder, bienvenue.

M. Wilfred (Butch) Harder (président, Comité consultatif de la Commission canadienne du blé): Merci, monsieur le président.

Nous avons reçu l'avis de cette réunion il y a très peu de temps seulement et cela nous a posé certaines difficultés, comme vous le comprendrez.

Le président: Nous vous savons gré d'être venu dans des délais très brefs.

M. Harder: Le Comité consultatif de la Commission canadienne du blé vous remercie de votre invitation à discuter de questions qui nous préoccupent à titre d'agriculteurs et de représentants d'agriculteurs.

Je suis Wilfred, ou Butch, Harder, président du Comité consultatif composé de 11 membres élus par les agriculteurs. J'exploite une ferme avec ma femme et mon fils près de Lowe Farm au Manitoba.

[Text]

[Translation]

• 2015

With me is Roy Atkinson, a long-time member of the committee and a farmer from Landis, Saskatchewan. Mr. Atkinson has an extensive background in transportation and grain handling policy issues and has been of very significant value to our committee in dealing with issues brought to our table.

As I said, we are farmers, but we are also farmer representatives. The Advisory Committee to the Canadian Wheat Board represents the interests of some 125,000 grain producers from across western Canada. We serve a four-year term. Our role is to advise the Canadian Wheat Board on matters related to its task in marketing wheat, durum wheat and barley for export and for human consumption in Canada.

Our committee meets about 10 times a year with commissioners and senior staff of the Canadian Wheat Board to discuss grain movement situations, current agricultural issues and national and international grain industry developments. We bring to the board a wide range of farmer ideas and concerns and ensure that producers we represent are heard and that their voice is included in the operations of the agency, which markets grain on the farmers' behalf.

It is our pleasure to participate as the subcommittee conducts a review of factors that have led to critical shortages of railcars to carry Canadian grain to our customers. The advisory committee is not unfamiliar with the process of parliamentary involvement. Members of the committee, as well as earlier committees, have on several occasions been called to offer opinions and testimony to parliamentary subcommittees and hearings. We do communicate on critical issues with the Minister of Agriculture and Agri-Food, Mr. Goodale, and we have had the pleasure of his attendance at our meetings, as well as that of his executive assistant on two occasions. We look upon this discussion today as an opportunity to further develop that communication link, and in doing so, to further serve the farmers we represent.

In this brief introduction I would like to touch upon some key points as the basis for the advisory committee's message to you on the issue of railcar shortages.

How do we address the need for railcars during periods of peak demand for grain, particularly now that we are moving towards a so-called "just in time" delivery system? Currently our industry turns to the U.S. to lease cars when we are short. Is that the best strategic route? It's time to find a Canadian solution.

It is curious to note that our Canadian railways are expanding operations within the U.S. and yet have failed to provide adequate rolling stock and motive power to serve our Canadian grain movement needs. This is in spite of the fact that the revenue from grain has grown since 1983 just over 600% under the WGTA rates.

I should add here—it's not in the presentation but it's quite important—that the producer payment panel report that was just released about a month ago indicates that no economics would be gained by changing the method of payment. In fact, if anything, it would hinder our efficiency.

Je suis accompagné de Roy Atkinson, membre de longue date du comité et agriculteur de Landis, en Saskatchewan. M. Atkinson a une longue expérience des politiques de manutention et de transport du grain et a été très utile à notre comité lors de l'examen des questions qui nous sont soumises.

Je le répète, nous sommes des agriculteurs, mais également des représentants d'agriculteurs. Le comité consultatif de la Commission canadienne du blé défend les intérêts d'environ 125 000 producteurs de céréales de l'ouest du Canada. Notre mandat est de quatre ans. Notre rôle est de conseiller la Commission canadienne du blé sur des questions entourant la commercialisation du blé, du blé dur et de l'orge aussi bien à l'exportation que pour la consommation au Canada.

Notre comité rencontre environ 10 fois par année les commissaires et cadres supérieurs de la Commission canadienne du blé pour discuter des questions relatives à l'acheminement du grain, à l'agriculture et à l'évolution du secteur des céréales à l'échelle nationale et internationale. Nous faisons part à la Commission des nombreuses idées et préoccupations des agriculteurs et veillons à ce que l'organisme qui commercialise le grain au nom des agriculteurs tienne compte de l'opinion de ces derniers.

C'est un plaisir pour nous de participer à l'examen des facteurs qui ont mené à une grave pénurie de wagons pour transporter nos céréales vers nos clients. Le comité consultatif a une certaine expérience de l'organisation parlementaire. Des membres de notre comité, ainsi que de comités précédents, ont été invités à plusieurs reprises à exprimer leur opinion et à témoigner lors d'audiences de sous-comités du Parlement. Nous avons des contacts sur des questions importantes avec le ministre de l'Agriculture et de l'Agro-alimentaire, M. Goodale, et nous avons eu le plaisir de l'accueillir à deux de nos réunions, en compagnie de son directeur adjoint. La discussion d'aujourd'hui nous permettra d'améliorer encore cette communication, et ce faisant, de mieux servir les agriculteurs que nous représentons.

En guise d'introduction, j'aimerais soulever les points-clés du message que le comité consultatif souhaite vous transmettre en ce qui concerne les pénuries de wagons.

Comment satisfaire aux besoins en wagons en période de pointe, surtout au moment où nous passons à un système de livraison qu'on appelle «juste à temps»? À l'heure actuelle, notre industrie loue des wagons aux États-Unis quand il y a pénurie. Est-ce la meilleure stratégie? Il est temps de trouver une solution canadienne.

Il est intéressant de noter que nos compagnies de chemins de fer canadiennes étendent leurs activités aux États-Unis alors qu'elles ne réussissent pas à fournir assez de matériel roulant et de matériel de traction pour satisfaire aux besoins canadiens et que les recettes provenant du transport des céréales ont progressé d'un peu plus de 600 p. 100 depuis 1983 en vertu des tarifs de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

J'ajouterai ici, ce n'est pas dans le texte de mon exposé mais c'est très important, que dans le rapport qu'il vient de publier il y a un mois, le groupe d'étude sur les paiements aux producteurs mentionne qu'aucun avantage ne découlerait d'un changement de méthode de paiement. Au contraire, en fait cela pourrait même nuire à notre efficacité.

[Texte]

A deregulated system, or a system without effective management of all resources for all players, is not a productive one, nor will it be efficient. As farmers move towards more diversification of crops there will be increased need for coordination of our infrastructure and rail equipment, both grain cars and motive power. Each marketer must be allocated his fair share of the transportation resources. We must not have different rules for different players.

I would like to add one point concerning the subcommittee's larger mandate, which is to look at the future of the Great Lakes-St. Lawrence system, costs and bottom line. Ultimately the main concern of farmers has to be who pays the bills. The viability of the St. Lawrence Seaway depends upon maintaining it as a competitive, cost-effective outlet for grain in a changing world market.

As you may be aware, the advisory committee in early April held consultations with major players in the movement of grain and oilseeds through west coast ports. We met with members of the Vancouver Port Corporation. We met jointly with representatives of the Maritime Employers Association and the longshoremen's union, and we met with representatives of the Grain Workers Union. Regrettably, the owners and management of Vancouver grain terminals declined to meet with us on the grounds that they were involved in sensitive contract negotiations, notwithstanding the fact that negotiations for continuous terminal operations have been ongoing for the past 12 years. If nothing else, this illustrates the difference of interest and function between the Canadian Wheat Board and its handling agents.

Every link in the grain movement chain is critical, from the farmers who grow and deliver their crops to the men and women who direct the spout to the customer's vessel. It is imperative that we resolve the transportation bottlenecks, including the shortage of railcars and the need for continuous west coast operations.

Farmers are paying a bill for these interruptions and Canadians as a whole suffer. There's a loss of these vital export earnings. If we are indeed emerging from this storage of railcars and hope to make progress towards our grain sales goals, it is especially critical that we resolve this particular issue.

While the role of the subcommittee is to look at railcar shortages and the future of the St. Lawrence Seaway system, there are three last points we would wish to make.

A framework is needed for agriculture development based on a viable farm community and its values. Transnational interests are driving deregulation of our quality and marketing standards. Legislation governing the advisory committee to the board needs to be clarified and strengthened to include the role of advising the federal government on matters of policy.

In conclusion, let me once again extend the appreciation of the advisory committee for this opportunity to discuss these points.

[Traduction]

Un système déréglementé, ou un système sans gestion efficace de toutes les ressources pour tous les intervenants, ne serait ni productif, ni rentable. À mesure que les agriculteurs diversifient leurs récoltes, il sera de plus en plus nécessaire de coordonner l'infrastructure et le matériel, aussi bien les wagons céréaliers que le matériel de traction. Chaque intervenant doit recevoir sa juste part des ressources de transport. Les règles du jeu doivent être les mêmes pour tous.

J'ajouterai une chose au sujet du mandat plus large du sous-comité, à savoir l'avenir du réseau entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent, ses coûts et sa rentabilité. En fin de compte, ce qui préoccupe avant tout les agriculteurs, c'est de savoir qui paiera la facture. Pour rester viable, la voie maritime du Saint-Laurent doit demeurer un itinéraire concurrentiel et rentable pour le grain dans un marché mondial en évolution.

Au début d'avril, le comité consultatif a tenu des consultations auprès des principaux intervenants en ce qui a trait à l'acheminement du grain et des oléagineux par les ports de la côte Ouest. Nous avons rencontré des membres de la Vancouver Port Corporation. Nous nous sommes réunis conjointement avec des représentants de la Maritime Employers Association, du Syndicat des débardeurs et de la Grain Workers Union. Malheureusement, les propriétaires et la direction des terminaux de céréales de Vancouver ont dit ne pas pouvoir nous rencontrer parce qu'ils étaient engagés dans de délicates négociations collectives, en dépit du fait que des négociations pour un fonctionnement continu des terminaux durent depuis 12 ans. À tout le moins, cela montre l'écart qu'il y a entre la Commission canadienne du blé et ses agents pour ce qui est des intérêts et de la façon d'opérer.

Chaque maillon de la chaîne du transport du grain est essentiel, à partir de l'agriculteur qui cultive et livre sa récolte jusqu'aux hommes et aux femmes qui chargent le navire du client. Il est impératif que nous trouvions une solution au goulot d'étranglement du système de transport, notamment la pénurie de wagons et le besoin d'assurer un service ininterrompu sur la côte Ouest.

• 2020

Les agriculteurs payent la note de ces interruptions et tous les Canadiens en subissent les conséquences. Il en découle d'importantes pertes de recettes à l'exportation. Si nous sommes vraiment en train de nous sortir de cette pénurie de wagons et si nous voulons vraiment atteindre nos objectifs de vente, il faut absolument résoudre ce problème.

Le rôle du sous-comité est d'étudier les pénuries de wagons et l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent, mais nous voudrions quand même faire trois dernières observations.

Il faut élaborer un cadre qui assure un développement de l'agriculture s'appuyant sur une collectivité agricole viable en tenant compte de ses valeurs. Des intérêts transnationaux jouent en faveur d'une déréglementation de nos normes relatives à la qualité et à la commercialisation. La loi régissant la relation entre le comité consultatif et la commission doit être précisée et renforcée pour que le comité puisse également conseiller le gouvernement fédéral sur les questions de politique.

En conclusion, permettez-moi encore un fois de vous remercier de nous donner l'occasion de discuter de ces questions.

[Text]

We look forward to expanding on these comments as well as any other points the subcommittee wishes to raise during the question and answer session. I would just like to inform you that we're here to answer questions.

The Chairman: Thank you, Mr. Harder. Mr. Atkinson, do you want to add anything to that report?

Mr. Roy Atkinson (Member, Advisory Committee to the Canadian Wheat Board): I think not. My participation will be in the question and answer period.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Welcome, gentleman. At first glance I would say that you fellows and our previous witnesses must have some exciting conversations because there seems to be a diametric difference in opinion.

You gave your report and we heard your presentation. What we're looking for in this committee are recommendations for solving these problems that we're facing, both the short-term crisis and the long-term problems we foresee. But I don't see any solutions in your presentation.

Mr. Atkinson: We thought we'd give them to you in response to your questions.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): How do you solve the current crisis and get the demurrage to come to a screeching halt? How do we get the grain to the ships? How do we get it unloaded in time? How do we start reducing the penalty our farmers are paying, for instance, for the immediate crisis?

Mr. Harder: First of all, that's what we attempted to do when we went to the west coast, i.e., find out the information from all the players as to what's going on.

It's interesting that when you talk to all the groups we talked to, they all have a story to tell and, just like here, probably, nobody's really to blame, as far as they're concerned. Certainly, that's what we were disappointed about, that the terminal operators would not talk with us. We think they need to get together and resolve this issue and talk in a meaningful way.

What's really taking place now is that it's costing us a lot of demurrage as producers. There's the \$10,000 a day that you're talking about that comes directly out of the producer's pocket and out of the Wheat Board's final payments. That's a very serious situation. So that has to be resolved somehow, and we need to get all sides of the story.

We also noticed on a lot of the days when we were down there that afternoon shifts were not being used and that the loading berths were empty a lot of the time. The longshoremen and the Grain Workers Union say they're willing to work 24 hours a day.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Well, someone out there isn't willing to work 7 days a week.

Mr. Harder: I think you'll have to ask Mr. Kancs that question when he appears.

The terminal operators, on the other hand, say that when they call for working crews they don't always show up. Again, you can ask Mr. Kancs about that and he'll answer that question for you.

[Translation]

Nous entendrons volontiers vos observations et répondrons à toutes les questions que vous voudrez poser.

Le président: Merci, monsieur Harder. Monsieur Atkinson, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Roy Atkinson (membre, Comité consultatif de la Commission canadienne du blé): Non, j'interviendrai au moment de la période des questions et des réponses.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Bienvenus messieurs. À première vue, je dirais que vous devez avoir des conversations animées avec nos témoins précédents étant donné que vos positions sont diamétralement opposées.

Vous nous avez fourni votre rapport et nous avons entendu votre exposé. Notre comité est à la recherche de recommandations en vue de résoudre les problèmes auxquels nous faisons face, aussi bien la crise à court terme que les problèmes à long terme. Pourtant, je ne vois aucune solution dans votre exposé.

M. Atkinson: Nous avons pensé vous les fournir en répondant à vos questions.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Comment pourrait-on résoudre la crise actuelle et stopper les surestaries? Comment amener le grain jusqu'aux navires? Comment le faire décharger à temps? Comment faire disparaître la pénalité que doivent payer nos agriculteurs pour la crise actuelle?

M. Harder: Tout d'abord, c'est justement ce que nous avons tenté de faire en nous rendant sur la côte ouest, c'est-à-dire nous renseigner auprès de tous les intervenants sur ce qui se passe.

Tous les gens auxquels nous avons parlé ont quelque chose à dire, comme ici d'ailleurs, mais en ce qui les concerne personne n'est à blâmer pour quoi que ce soit. Nous avons certainement été déçu du fait que les exploitants de terminaux refusent de nous parler. Nous pensons que tous les intervenants doivent se rencontrer et débattre de la question.

À l'heure actuelle, les surestaries coûtent très cher aux producteurs. Environ 10 000\$ par jour viennent directement des poches des producteurs et des versements finaux de la Commission du blé. C'est très grave. Il faut trouver une solution, et tenir compte de tous les points de vue.

Pendant notre séjour là-bas, nous avons également remarqué que bien souvent on n'a pas recours aux équipes d'après-midi et que les postes de chargement sont souvent vides. Les débardeurs et les membres de la Grain Workers Union disent être disposés à travailler 24 heures par jour.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Eh bien, ce n'est pas le cas de tous.

M. Harder: Il faudra poser la question à M. Kancs quand il comparaitra.

Par ailleurs, les exploitants de terminaux disent que certaines équipes de travail ne se présentent pas toujours. Vous pouvez aussi poser cette question à M. Kancs.

[Texte]

The other point, in terms of railcar shortage specifically, as has been pointed out here by some of the questioners, is that we have a Western Grain Transportation Act in place. I think the railways have done a reasonably good job, but they could do a better job, and we should start enforcing the act.

What disturbs me is that—

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): How do you mean enforcing the act?

Mr. Harder: Under the WGTA the railways are required to provide rolling stock. Roy has the section numbers.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Do you mean the penalties that could be levied against—

Mr. Harder: That's right.

● 2025

Mr. Atkinson: Could I just...? Burl Ives says "As you go through life, make this your goal, watch the doughnut, not the hole". I think now we need to watch the doughnut. For example, one of the facts of life is that despite all of the protests to the contrary, the port of Vancouver is the most productive port on the west coast of North America, and that includes our through-put of grain with all of the difficulties we have faced.

I think it is really significant that in the negotiations going on over there, and I have been involved in that for 30 years, every time they've gone through a negotiation, production increases and improves and we've moved that port up to something over 18 million tonnes now, getting close to it anyway. We could probably move it up to 25 million.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Why are those 30—some ships sitting in the harbour?

Mr. Atkinson: Okay, let's get to that. First, I think we need somebody to head up the GTA who has the balls to make decisions. For example, I can table with you a report, a projection made by the GTA in 1987 in which they were projecting that hopper car requirements for 1988-89 would require an additional, in the current cycle, 3,900 to 6,800 and its capacity was designed to meet the movement. Now, they projected that from 1992 to 1993 the requirements would be from 5,500 to 9,900 cars, and these projections were made in 1988-89.

The Chairman: That report, Mr. Atkinson, will be tabled and circulated to all members. Does that meet with your approval?

Mr. Atkinson: Yes, sir.

The Chairman: Thank you.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): So what you're saying is they came up short of their projection.

Mr. Atkinson: They didn't follow out on their projection.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay.

Mr. Atkinson: Let me explain. There is no question that we have had complications, and we've heard all of them today: the difficult crop we've had for the last two years; the difficulty in getting grain through the terminal elevators; getting new

[Traduction]

En ce qui concerne précisément la pénurie de wagons, comme l'ont signalé certains membres, il existe une Loi sur le transport du grain de l'ouest. Je crois que les compagnies de chemins de fer ont assez bien fait leur travail, mais elles pourraient faire mieux, et il faudrait commencer à faire appliquer la loi.

Ce qui me dérange, c'est que... .

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Qu'entendez-vous par faire appliquer la loi?

M. Harder: En vertu de la loi, les compagnies de chemins de fer sont tenues de fournir du matériel roulant. Roy peut vous dire de quels articles il s'agit.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous voulez dire les pénalités qui pourraient être imposées... .

M. Harder: C'est cela.

M. Atkinson: Puis-je...? Burl Ives dit que dans la vie, il faut surveiller le beignet, et non pas le trou du beignet. Je crois que c'est ce qu'il faut faire maintenant. Par exemple, malgré toutes les protestations contraires, il n'en demeure pas moins que le port de Vancouver est le plus productif de toute la côte ouest de l'Amérique du Nord, et cela malgré toutes les difficultés que nous avons eues avec le transport des grains.

J'ai participé à des négociations de ce genre pendant 30 ans, et après chaque négociation, la production augmentait, de sorte que le trafic de ce port atteint maintenant quelque 18 millions de tonnes. On pourrait peut-être même porter ce chiffre à 25 millions.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Pourquoi y a-t-il une trentaine de navires immobilisés en ce moment dans le port?

M. Atkinson: Très bien, venons-en à cela. Tout d'abord, il faut placer à la tête de l'OTG quelqu'un qui aurait le courage de prendre des décisions. Je pourrais par exemple vous remettre un rapport datant de 1987 où l'Office prévoyait avoir besoin de 3 900 à 6 800 wagons-trémies de plus en 1988-1989 pour répondre aux besoins. Pour 1992 à 1993, il prévoyait 5 500 à 9 900 wagons.

Le président: Ce rapport, monsieur Atkinson, sera déposé et distribué à tous les membres. Êtes-vous d'accord?

M. Atkinson: Oui monsieur.

Le président: Merci.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Vous voulez donc dire que leurs prévisions ne se sont pas réalisées.

M. Atkinson: Ils n'ont pas agi en fonction de leurs prévisions.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ah, bon.

M. Atkinson: Je m'explique. Il est certain que des problèmes ont surgi, nous en avons entendu parler aujourd'hui: les mauvaises récoltes depuis deux ans, la manutention du grain au ralenti dans les silos terminaux; le besoin de nouveaux

[Text]

terminals—all of which is true. We now have 30,000 cars, I guess, in train, as the railroads have indicated to us, and therefore they have within themselves now the capacity to begin to service the demand.

The players know what the demand is, and I'm not talking about the terminal operators, the railways, the longshoring people, the Maritime Employers Association. I might add a note about our meeting with the Maritime Employers Association and the longshoremen. They made this point. They said, yes, we have tough negotiations, but when those negotiations are over, we resolve our differences and are ready to work seven days a week around the clock. And their past history has proven that.

Mr. Kancs reported to us that they're prepared to do the same, with some adjustments, and you can talk to him about that. My own judgment is that given the experience since 1982 and Mr. Donald Munroe's report of September 30, 1992—he was the person named by the federal government as a conciliation officer, I think—he made some interesting observations. He said "I am bound to say the lack of costing information from the companies, left me in a serious quandary". Now, I wonder why the companies didn't provide that costing information.

The Chairman: Can we table that report, Mr. Atkinson?

Mr. Atkinson: You bet. I also have with me, I think it is probably appended to this report, a proposal for a five-day, eight-hour-day week continuous operation in terms of scheduling men to work. I would like to table that report, if I may.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Thank you.

Mr. Jordan: We are getting a good cross-section of views here as we wear on.

• 2030

Mr. Atkinson: As I said, Burl Ives.

Mr. Jordan: You were suggesting we wanted to get a Canadian solution, which is ideal, of course.

Mr. Atkinson: Regrettably, I didn't bring the configuration of Canadian National's investment in railroads in the United States south of the Great Lakes and access to Minneapolis. I think they have running rights through the gulf. Is that correct?

A witness: We have running rights into Chicago and running rights into Minneapolis on other railroads.

Mr. Atkinson: Yes, and Vermont—

The Chairman: Somewhere I lost control here.

Mr. Jordan: I know what you're saying. A Canadian solution would be nice if we could have everything that neat, but there's nothing wrong, surely, when you do not own enough cars yourself to go into the United States and lease cars—

Mr. Atkinson: I'm not arguing that point at all. For example, on my farm I have two combines. From a point of view of economics, I would just as soon just have one and hire somebody to come in, but maybe there's not another combine available, so I can't afford to lose my crop.

[Translation]

terminaux — tout cela est vrai. Comme les compagnies de chemin de fer nous l'on dit, elles disposent maintenant de 30 000 wagons et pourraient donc commencer à répondre à la demande.

Les intéressés savent quelle est la demande, et je ne parle pas des exploitants de terminaux, des chemins de fer, des débardeurs, de la Maritime Employers Association. J'ajouterais que lors de notre réunion avec cette Association et les débardeurs, ils nous ont dit que les négociations étaient en effet laborieuses, mais qu'une fois les négociations terminées, ils étaient prêts à travailler sept jours par semaine, 24 heures par jour. Et leurs antécédents le prouvent.

M. Kancs nous a également dit qu'ils étaient disposés à le faire, et vous pourrez lui en parler. Une certaine expérience a été acquise depuis 1982 et dans son rapport du 30 septembre 1992, M. Donald Munroe, le conciliateur nommé par le gouvernement fédéral, a fait des observations très intéressantes. Il notamment dit qu'il avait été mis dans l'embarras par l'absence de collaboration des deux côtés, et surtout l'absence de renseignements sur l'établissement des coûts de la part des compagnies. Je me demande pourquoi les compagnies n'ont pas voulu fournir ces renseignements.

Le président: Pouvons-nous déposer ce rapport monsieur Atkinson?

M. Atkinson: Bien sûr. J'ai aussi apporté avec moi, c'est probablement annexé au rapport, un projet d'horaire de travail qui permettrait un fonctionnement ininterrompu cinq journées de huit heures par semaine. Je vais déposer ce rapport—là aussi si vous me le permettez.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Merci.

M. Jordan: Nous obtenons un bon éventail d'opinions au fur et à mesure de nos délibérations.

M. Atkinson: Comme je l'ai dit, Burl Ives.

M. Jordan: Vous disiez que nous souhaitions une solution canadienne, ce qui serait, bien entendu, l'idéal.

M. Atkinson: Malheureusement, je n'ai pas amené avec moi la répartition des investissements effectuée par le Canadien National dans les chemins de fer, aux États-Unis, au sud des Grands Lacs et pour l'accès à Minneapolis. Je crois qu'ils ont des droits de circulation jusqu'au golfe. Est-ce exact?

Un témoin: Nous avons des droits de circulation pour Chicago, Minneapolis sur d'autres lignes de chemins de fer.

M. Atkinson: Oui, et le Vermont. . .

Le président: Je crois que j'ai perdu le fil ici.

M. Jordan: Je comprends ce que vous dites. Il serait intéressant d'adopter une solution canadienne si tout était aussi simple que ça, mais lorsque vous n'avez pas suffisamment de wagons, pourquoi ne pas aller aux États-Unis pour en louer. . .

M. Atkinson: Ce n'est pas là mon argument. Par exemple, j'utilise dans mon exploitation agricole deux moissonneuses-batteuses. Du point de vue économique, il serait peut-être préférable de n'en avoir qu'une et de demander à quelqu'un de venir faire le travail à façon, mais s'il n'y avait pas d'autre moissonneuse-batteuse à louer, je risquerais de perdre ma récolte.

[Texte]

Mr. Jordan: In reference to the use of the St. Lawrence Seaway system as a viable way of moving product, are you implying that it is too expensive to use the St. Lawrence Seaway? What is that, where you just add the cost. . . ?

Mr. Atkinson: I guess our observation on that is that markets are now developed on a geographic basis. The growth in the market at the moment is in Southeast Asia. I don't think there's any question about that.

Mr. Jordan: Well, there's still a good deal of grain going east—

Mr. Atkinson: I'm not arguing that point at all. I am saying that we have to do that in a balanced way. Certainly, we have the St. Lawrence Seaway as an instrument of national policy for the purpose of serving the national economy. It seems to me, if that is the case—it doesn't only serve grain, but it serves a lot of other things, iron ore and whatever other commodities move through there—that if there has to be an investment made in it, it should be a national interest to make the investment. It should be a national investment rather than to service charge the shipper.

Mr. Jordan: More use of the St. Lawrence Seaway, of course, would reflect in the better price.

Mr. Atkinson: I think that would help.

Mr. Jordan: Yes. We're a subcommittee. That is our mandate. I personally am very interested in the St. Lawrence Seaway and would like you to keep in mind that one way of getting the price of the usage for the St. Lawrence Seaway down is to encourage people to use it. That will reflect, I think, in the charges.

Mr. Atkinson: Certainly, as an advisory committee our position is that we do not discourage its use.

Mr. Jordan: I don't think you are diametrically opposed to the preceding witness, but he was suggesting—and you were here—that shortage of cars isn't the problem. I think you would probably say that perhaps we need some more cars. Would you agree that shortage of cars isn't the major source of our problem, that it's perhaps utilizing the systems and the equipment that we have and not really taking advantage of some of the modern systems that are out there to put the equipment to work properly?

Mr. Atkinson: Certainly, we won't argue in opposition to making optimum use of the resources available. The question we have to deal with then is what are the transfer costs? For example, he was talking about trucking to major points, where you could load large fleets of railcars. Superficially, that seems quite sensible and in some instances, it makes sense, but in other instances what it really means is that the transfer costs are going back onto the roads, and the additional infrastructure investment will offset many of the benefits. So you have to do it in a balanced way.

Mr. Jordan: Yes. Okay.

The Chairman: Just on that, Mr. Atkinson, I think Mr. Jordan's question was more of a general nature, to try to develop a more efficient use of the cars that we currently have.

[Traduction]

M. Jordan: Pour en revenir à l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent comme un moyen de transport rentable, voulez-vous dire que cela coûte trop cher d'utiliser la Voie du Saint-Laurent? Vous dites qu'il faut ajouter le coût. . . ?

M. Atkinson: L'idée est que les marchés se développent à l'heure actuelle selon une répartition géographique. En ce moment, c'est en Asie du Sud-Ouest que se trouvent les marchés en expansion. Cela me paraît incontestable.

M. Jordan: Il y a encore pas mal de grains qui vont vers l'est. . .

M. Atkinson: Je ne le conteste pas. Ce que je dis, c'est qu'il faudrait procéder de façon équilibrée. Bien entendu, la Voie maritime du Saint-Laurent est un instrument de notre politique nationale qui doit être au service de notre économie nationale. Il me semble que si c'est bien le cas—elle permet de transporter non seulement les grains, mais aussi beaucoup d'autres produits, le minerai de fer et d'autres marchandises—et que si l'on doit y effectuer des investissements, c'est dans l'intérêt national de le faire. Il devrait donc s'agir d'un investissement du gouvernement et non de frais facturés aux utilisateurs.

M. Jordan: Cependant, si l'on utilisait davantage la Voie du Saint-Laurent, cela ferait baisser les prix.

M. Atkinson: Je crois que cela aiderait.

M. Jordan: Oui. Nous sommes un sous-comité, et c'est cela notre mission. Je m'intéresse personnellement de très près à la Voie maritime du Saint-Laurent et je crois qu'il est bon de signaler qu'une façon de réduire les droits d'utilisation de la Voie du Saint-Laurent, ce serait d'encourager les gens à l'utiliser. L'effet devrait s'en faire sentir sur le montant des droits.

M. Atkinson: En tant que comité consultatif, nous n'entendons pas en décourager l'utilisation.

M. Jordan: Je ne pense pas que vous dites exactement le contraire du témoin précédent, mais il a dit—et vous l'avez vous-même entendu—que le problème, ce n'est pas le manque de wagons. Vous diriez sans doute qu'il nous faudrait davantage de wagons. Reconnaissez-vous que la principale cause de notre problème n'est pas le manque de wagons, mais c'est peut-être la façon d'utiliser le système et l'équipement que nous avons et le fait que nous n'utilisons pas les systèmes modernes existants qui permettraient de mieux rentabiliser l'équipement?

M. Atkinson: Nous ne nous opposons certainement pas à ce que l'on fasse le meilleur usage possible des ressources. Il faut se demander quels sont les coûts de transfert. Par exemple, il parlait du transport par camions aux principaux points d'embarquement, où l'on pourrait charger la marchandise sur des trains beaucoup plus longs. À première vue, cela semble tout à fait raisonnable et, dans certains cas, ce l'est, mais dans d'autres cas, cela voudrait dire investir dans l'infrastructure routière les coûts de transfert, et que cet investissement supplémentaire fait disparaître la plupart des avantages de cette méthode. C'est pourquoi il faut procéder de façon équilibrée.

M. Jordan: Oui. D'accord.

Le président: Pour revenir sur ce point, monsieur Atkinson, la question de M. Jordan était de nature plus générale, c'est-à-dire comment améliorer la façon dont nous utilisons les wagons à l'heure actuelle.

[Text]

[Translation]

• 2035

Mr. Harder: Roy will get into it but I will as well. A year ago we visited Fairview Terminal, which is a sub-port of Prince Rupert. We saw 150 cars—I believe it was peas—that had been sitting there for I don't know how many weeks, if not months. I believe they were sitting on CN cars. But at that particular time it wasn't CN's fault. They were ordered and the boat never showed. These cars are sitting there. My understanding is that today a lot more cars than that are sitting there right now.

Mr. Atkinson has some other numbers of cars that are not moving in the system. Maybe you'd like to elaborate on that.

Mr. Atkinson: Certainly. It gets back to the point of the efficient use of the cars. For example, recently 1,000 cars have been sitting in the area of Lloydminster and Marshall loaded with canola meal. They've been there for four weeks. The reason they were there—we hear a great deal about direct hits. That's very nice in theory but then you have to get into the real world.

If the boat doesn't happen to come in, what do you do with the cars? If you move the train out there, then the train is sitting there. So in this case they just left the cars until the boat arrived. In another situation 200 cars are sitting with malt, again for the similar kind of reason.

So there's a whole theory being proposed about this big bulk handler out at Roberts Bank near Vancouver that you're going to have direct hits and you're going to have solid trains and you're going to move it around and you're going to dump it.

The Chairman: What's your solution?

Mr. Atkinson: Let me just talk about this one. Let me clarify in your minds the dilemma you're faced with.

The Chairman: You're advising the Canadian Wheat Board. What's your solution? What do you advise the Wheat Board to do?

Mr. Atkinson: First of all, we require operation of the terminal 24 hours a day, 7 days a week. We have to have sufficient rolling stock to have a continuous supply of grain at those terminals to meet sales commitments. We have to have vessels there in order to take it on. If you don't have a vessel, you can't load it through. All these things have to work in sync.

That's the simple kind of solution. As I see it, the question in terms of getting those 7-day weeks has been going on for 12 years. If I'm a manager of a company that has investment there—and incidentally I'm a shareholder in that investment—and that terminal isn't operating and—

The Chairman: Mr. Atkinson, I hear what you're saying. But the question is this. What is the solution? It doesn't matter whether you've got a 7-day week or a 14-day week. It doesn't matter what you've got. If you haven't got the boat there, what's the solution?

M. Harder: Roy va en parler mais je voudrais ajouter un mot. L'année dernière, nous avons visité les terminaux de Fairview, qui est un port secondaire de Prince Rupert. Il y avait 150 wagons—je pense qu'ils contenaient des pois—qui étaient là depuis des semaines, et peut-être même des mois. Je crois qu'il s'agissait de wagons du CN. Cela ne veut toutefois pas dire que c'était la faute du CN. Il y avait une commande mais le navire n'était pas venu. Ces wagons restent amarrés là. Comme je vois l'affaire, il y a beaucoup trop de wagons qui sont immobilisés à l'heure actuelle.

M. Atkinson a parlé d'autres wagons qui sont immobilisés dans le réseau. Vous voudrez peut-être faire un commentaire à ce sujet.

M. Atkinson: Bien sûr. Cela nous ramène à la question de l'efficacité de la méthode d'utilisation des wagons. Par exemple, il y avait récemment 1 000 wagons qui se trouvaient immobilisés, 1 000 wagons chargés de tourteaux de colza qui étaient immobilisés dans la région de Lloydminster et Marshall. Ils s'y trouvaient depuis quatre semaines. La raison pour laquelle ils s'y trouvaient—on nous parle beaucoup de transferts sur lignes directes. C'est bien beau en théorie mais, dans la pratique cela ne marche pas bien.

Que se passe-t-il lorsque le navire n'arrive pas, que fait-on des wagons? Si l'on déplace le train, il faut le garer quelque part. Dans ce cas-là, ils se sont contentés de laisser les wagons sur place, en attendant l'arrivée du navire. Je connais un autre cas où il y avait 200 wagons chargés de malt qui étaient immobilisés, pour des raisons comparables.

C'est ainsi que l'on propose toute une théorie qu'avec ces gros équipements de manutention des marchandises en vrac à Roberts Bank près de Vancouver on pourra faire des transferts sur ligne directe, qu'on aura des trains complets, qu'on pourra facilement déplacer et décharger.

Le président: Quelle est la solution d'après vous?

M. Atkinson: Je voudrais vous parler de celle-ci. Je vais essayer de préciser le dilemme auquel vous faites face.

Le président: Vous êtes chargé de conseiller la Commission canadienne du blé. Quelle solution proposez-vous? Que conseillez-vous à la Commission du blé?

M. Atkinson: Tout d'abord, il faut que les terminaux fonctionnent 24 heures par jour, sept jours par semaine. Il nous faut un matériel roulant suffisant pour assurer l'approvisionnement continu en grains de ces terminaux de façon à pouvoir livrer les commandes. Il faut que les navires soient là pour que l'on puisse les charger. Si un navire n'est pas là, on ne peut pas le charger. Il faut que tout cela soit synchronisé.

C'est la solution la plus simple. D'après moi, cela fait 12 ans que l'on parle d'exploiter ces installations sept jours par semaine. Si j'étais l'administrateur d'une société qui y a investi de l'argent—et, je tiens à signaler en passant que je suis actionnaire d'une telle société—et que le terminal ne serait pas en opération. . .

Le président: Monsieur Atkinson, je vous comprends. Mais la question, c'est de savoir quelle est la solution. Peu importe que vous ayez une semaine de sept jours ou de 14 jours. Cela ne compte pas. Si le navire n'est pas là, que faut-il faire?

[Texte]

Mr. Atkinson: But the boats are there. When we were there, there were 29 boats in the dock.

The Chairman: But you're telling me you've got 1,400 cars of peas without a boat.

Mr. Atkinson: Unless you know the boat's there, this whole notion of solid trains and commitments ahead of time is an error in judgment.

The Chairman: Where's the error in judgment made?

Mr. Atkinson: It may have been an optimistic seller. It may have been something that happened at sea that made it difficult for the boat to get there or something that happened at another port. In this particular instance I don't know the answer. But I do know the theory that you can operate a system without these kinds of problems just can't work. The Americans understand that.

I want to make one other point. When we're dealing with grain and oilseeds, we're dealing with food. We're not dealing with coal or minerals. We're dealing with specific and specialized markets that demand specialized quality products, guaranteed on delivery. That's the importance of the Canadian Grain Commission. We guarantee the quality of the product delivered. The buyer gets it and he knows exactly what he's got.

One of the benefits of our system is the discipline. But some people want to get rid of it. They want to deregulate the whole thing. I want to tell you it can't work. It's nice in theory, but it can't work. If you're in competition, you're always trying to get in somewhere. I'm not blaming anyone. I'm just saying that's the nature of that system. We have to recognize that.

The Chairman: Mr. Jordan, carry on. I'm sorry to interfere.

Mr. Jordan: That's it. I'm finished.

Mr. Easter: I wanted a point of clarification anyway on that aspect, Roy. A thousand cars are sitting in a position with whatever for a direct hit. They've been sitting there for a while. Let's be specific in terms of who's responsible for filling those cars and for the fact they haven't been delivered. Is it the Canadian Wheat Board? Is it producer cars that producers have managed to get into the system? Is it somebody else?

Mr. Atkinson: It is the Grain Transportation Agency that coordinates the allocation of those cars. In this instance it was ADM, Archer-Daniels-Midland, that processed the product and made the sale. So between them. . .

It would be my view that with the allocation made by the GTA, they didn't really have the full information about the location of the boat when they authorized that split. Maybe I shouldn't just limit it to the GTA. There are other players in the mix that also demand cars. There would be an understanding among all of them.

The Chairman: Mr. Easter, I wonder if you would allow a gentleman in the back who has his hand up in the air to respond to that.

[Traduction]

M. Atkinson: Mais les navires sont là. Lorsque nous y étions, il y avait 29 navires à quai.

Le président: Mais vous venez de me dire qu'il y avait 1 400 wagons chargés de pois mais pas de bateau.

M. Atkinson: À moins d'être sûr que le bateau se trouvera à quai, il me semble que l'idée d'utiliser des trains complets et d'engagements fermes à l'avance me paraît mauvaise.

Le président: En quoi est-elle mauvaise?

M. Atkinson: C'est peut-être le marchand qui était trop optimiste. C'est peut-être un événement en mer qui a empêché le navire d'arriver ou quelque chose qui s'est produit dans un autre port. Je ne connais pas la réponse dans ce cas précis. Mais je sais qu'il n'est pas possible d'éviter ce genre de problème, quelque soit le système utilisé. Les Américains comprennent bien cela.

Je voudrais formuler une autre observation. Lorsqu'il s'agit de céréales et d'oléagineux, il s'agit de denrées alimentaires. Ce n'est pas du charbon ou du minerai. Ces produits sont destinés à des marchés spécialisés qui demandent des produits de qualité déterminée, dont la livraison est garantie. C'est là que la Commission canadienne des grains joue un rôle important. Elle garantit la qualité des produits livrés. L'acheteur obtient ce qu'il veut et quand il le veut.

L'un des avantages de notre système est qu'il permet d'imposer une certaine discipline. Certains voudraient s'en débarrasser. Ils veulent déréglementer ce secteur. Je tiens à vous dire que cela n'est pas possible. C'est peut-être beau en théorie mais, en pratique cela ne fonctionne pas. En situation de concurrence, chacun cherche son avantage. Je ne critique personne. Je dis que c'est dans la nature du système. Il faut en tenir compte.

Le président: Veuillez poursuivre monsieur Jordan. Je suis désolé d'être intervenu.

M. Jordan: C'est tout. J'ai terminé.

M. Easter: Je voulais une précision sur cet aspect, Roy. Il y a 1 000 wagons qui demeurent en position pour un transfert sur ligne directe. Cela fait quelque temps qu'ils sont immobilisés. Je voudrais bien savoir qui est responsable du chargement de ces wagons et pourquoi ils n'ont pas été déchargés. Est-ce la Commission canadienne du blé? Sont-ce des wagons appartenant à des producteurs qui ont réussi à les introduire dans le réseau? Ou est-ce quelqu'un d'autre?

● 2040

M. Atkinson: C'est l'Office du transport des grains qui coordonne l'affectation de ces wagons. Dans ce cas-là, c'était ADM, Archer-Daniels-Midland, qui avait transformé le produit et conclu la vente. Alors entre eux. . .

Je crois qu'au sujet de la répartition effectuée par l'Office du transport des grains, ils n'avaient pas tous les renseignements concernant l'emplacement du navire lorsqu'ils ont autorisé cette répartition. Je ne devrais peut-être pas isoler l'OTG. Il y a d'autres opérateurs qui exigent également des wagons. Ils s'entendent tous là-dessus.

Le président: Monsieur Easter, auriez-vous l'obligeance de laisser le monsieur qui se trouve en arrière de la salle et qui a levé la main répondre à cette question.

[Text]

Mr. Easter: No problem.

The Chairman: Go ahead, sir.

Mr. Bruce McFadden (Executive Director, Operations, Grain Transportation Agency): I would just like to add a point of clarification. Canola meal is a non-administered commodity and does not fall under the allocation that the Grain Transportation Agency provides.

The Chairman: But this was peas.

A voice: No, it was meal.

Mr. McFadden: They're both non-administered.

Mr. Easter: That's an extremely important point. Those who are talking deregulation are really wanting to go to a non-administered system. We have two systems trying to work together and this is the first time non-administered product has come up. What are the implications from your perspective in terms of those non-administered crops on the system as a whole—canola oil, peas, specialty crops?

Mr. Atkinson: A real bottleneck.

I'm glad for that clarification. I think it really makes the point. Thanks, Bruce.

To get proper utilization of cars, all of the cars moving the product should be within the jurisdiction of some allocating authority, in this instance the Grain Transportation Agency. If those cars had not been allocated to that product and they hadn't sat there, that's a one-and-a-half turn-around time for 1,000 cars. We have 85 tonnes to a car and 1,000 cars; that would go a long way to filling those boats that are sitting out there.

Mr. Easter: If it was the right grain and the right quality and the right grade to go into the boat.

Mr. Atkinson: Correct.

Mr. Easter: I have two quick questions, Mr. Chairman.

The GTA has been mentioned. We've heard lots of complaints in terms of the GTA around here. What do you see as the relevance of the GTA? Is there a better way of doing it? It used to be done, I believe, under the Wheat Board at one time. Now it's the GTA and all the parties under that. What's the relevance of the GTA?

Mr. Atkinson: Let me explain. The reason the GTA came into being was that the Canadian Wheat Board, because it is handling about 80% of the total volume of grain moved—in other words, by far the largest allocation had to go to moving Canadian Wheat Board grains—it came under criticism from other non-board users of transportation on the grounds that they weren't getting their proper allocation. In order to arrive at some kind of independent position, it was accepted that we would establish the GTA and the GTA's function.

As we move towards "deregulation" in the modern world, everybody wants a chunk of the action. Here we've just seen the example of what happens when everything, given limited resources—we're a thousand miles from water; it doesn't

[Translation]

M. Easter: Certainement.

Le président: Allez-y, monsieur.

M. Bruce McFadden (directeur exécutif, Opérations, Office du transport des grains): Je veux simplement apporter une précision. La moulée de colza est un produit qui n'est pas contrôlé par l'OTG et n'est pas touché par l'affectation des wagons par l'OTC.

Le président: Mais il s'agissait de pois.

Une voix: Non, c'était de la moulée.

M. McFadden: Ce sont deux produits qui ne sont pas contrôlés.

M. Easter: C'est un élément extrêmement important. Ceux qui parlent de déréglementation veulent en fait supprimer tous les contrôles. Il y en fait deux systèmes qui doivent fonctionner ensemble et c'est la première fois que l'on parle d'un produit non contrôlé. Que pensez-vous de l'effet sur l'ensemble du système de ces produits non contrôlés—l'huile de colza, les pois, les spécialités?

M. Atkinson: Ils bloquent le système.

Je suis content de cete précision. Elle me paraît particulièrement éclairante. Merci, Bruce.

Si l'on veut utiliser efficacement les wagons, il faut que tous les wagons servant au transport des marchandises relèvent d'une autorité centrale, dans ce cas, l'Office du transport des grains. Si ces wagons n'avaient pas été affectés à ce produit, et s'ils n'étaient pas demeurés immobilisés, cela ferait un cycle et demi des rotations pour 1 000 wagons. Chaque wagon transporte 85 tonnes et il y en a 1 000; cela aura permis de charger ces navires qui sont eux aussi immobilisés.

M. Easter: Si c'était le type et la qualité de céréales que l'on devait charger sur ce navire.

M. Atkinson: Exact.

M. Easter: J'aurais deux brèves questions, monsieur le président.

On a mentionné l'OTG. Nous avons entendu beaucoup de critiques à l'endroit de l'OTG. Que pensez-vous de cet organisme? C'est, je crois, la Commission du blé qui s'en chargeait auparavant. Maintenant c'est l'OTG et les autres opérateurs. Quelle est l'importance de l'OTG?

M. Atkinson: Je vais vous expliquer cela. A l'origine de la création de l'OTG est le fait que la Commission canadienne du blé s'occupait d'à peu près 80 p. 100 du volume total des grains transportés—en d'autres termes, il fallait que la plupart des wagons soient affectés au transport des grains contrôlés par la Commission canadienne du blé—cette situation a suscité des critiques de la part des autres utilisateurs du réseau de transport qui se sont plaints qu'on ne leur accordait pas suffisamment de wagons. C'est pour en arriver à un organisme indépendant que l'on a créé l'OTG et qu'on lui a confié cette mission.

Le monde évolue vers la «déréglementation», et tout le monde veut en profiter. C'est un exemple de ce qui se produit lorsque tout compte tenu du caractère limité de nos ressources, nous sommes à des milliers de kilomètres de l'océan; dans une

[Texte]

matter which way you go—in terms of rolling stock, storage and all the rest of it. . . Here we find ourselves in a distortion. It's not in anybody's interest to have that kind of distortion. It's in everybody's interest to get their proper allocation of cars on a basis that is fair to everybody. The same rules should apply to everybody right across the board.

Mr. Easter: How important is it that the transportation and marketing component are tied together, from the primary producers you represent? Who do you hold responsible? Who does the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board hold responsible for this current problem we face? Should we exercise penalties under the act?

• 2045

Mr. Atkinson: First of all, it's absolutely essential that the Canadian Wheat Board, in terms of its handling. . . 80% has to have, within its ability, in collaboration with others. I'm not arguing through the GTA. It's proper allocation.

Looking at the throughput statistics for this year, it becomes quite significant when you notice that the two grains that did not meet last year's levels of exports are wheat, which is down three million tonnes, and rye, which is down 20,000 tonnes. All of the others are above last year.

I want to be careful about this, because I think there are certain times since the opening of the last crop year, and the way the crop came off, that the non-boards—and this may be true right now—have had a larger allocation of movement than has Canadian Wheat Board grain. That's my observation, but the statistics are here if you want to have them tabled.

The Chairman: But the question was who is responsible and should there be penalties?

Mr. Atkinson: I would say the former government of Canada is responsible. They really got into this whole business of deregulation. I've got all the documentation here. That brave new world that we're headed to. . . This is what they call the grains and oil seeds regulatory review. The whole business of deregulation. . .

I'm not here to argue—we shouldn't adjust some things—I'm here to say that the regulations we have in terms of quality to control are absolutely necessary. The allocation of the cars is absolutely necessary and should be strengthened. As a matter of fact, the Wheat Board's role should be strengthened. For 430 people to manage on an annual basis something in the order of \$7 billion in cashflow, earning \$4.5 billion for Canada—this is a very important instrument for the Canadian economy.

If we look at it logically, we discover that despite all the difficulties we've had, and I'm not playing those down, we've had a tremendous. . . Given the nature of our country, which is different from the United States. . . We have three ports to move out of, one of which is frozen for most of the winter. Actually it's four, but Churchill is frozen too. Unless we rail through to the lower St. Lawrence, we don't have the options that the U.S. has, so we have to be much more disciplined in things.

[Traduction]

direction ou dans l'autre—pour ce qui est du matériel roulant, des entrepôts et tout le reste. . . Cela produit des distorsions dans le système, et cela ne profite à personne. Il est bon pour tout le monde que les wagons soient répartis de façon équitable. Le règlement devrait s'appliquer à tout le monde.

M. Easter: Du point de vue des producteurs que vous représentez, quelle est l'importance du rapport entre le transport et la commercialisation? Qui devrait en être responsable? À qui le comité consultatif auprès de la Commission du blé devrait-il imputer la responsabilité de cet état de choses? Devrions-nous imposer les pénalités que prévoit la loi?

M. Atkinson: Tout d'abord, il est essentiel que la Commission canadienne du blé, compte tenu du fait qu'elle s'occupe de. . . près de 80 p. 100 du volume, ait son mot à dire, de concert avec d'autres. Cela ne veut pas dire nécessairement passer par l'OTG. L'important c'est une affectation équitable des wagons.

Si l'on regarde les statistiques concernant les exportations pour cette année, on constate que les deux céréales qui n'ont pas atteint les quantités exportées l'année dernière sont le blé, qui a chuté de 3 millions de tonnes, et le seigle, de 20 000 tonnes. Pour les autres céréales, les quantités exportées ont augmenté par rapport à l'année dernière.

Il faut être prudent avec ces chiffres, parce que je crois que depuis le démarrage de la dernière campagne agricole, et la façon dont cela s'est déroulé, les transporteurs non contrôlés par la Commission ont obtenu davantage que la Commission canadienne du blé, ce qui est peut-être encore vrai à l'heure actuelle. C'était là ma remarque, mais j'ai ces chiffres ici si vous voulez les verser au dossier.

Le président: Mais la question portait sur les responsables et sur une éventuelle imposition de pénalités?

M. Atkinson: Je dirais que c'est le gouvernement précédent qui est responsable. C'est lui qui s'est lancé dans toute cette affaire de déréglementation. J'ai tous les documents ici. C'est ce «meilleur des mondes» qui nous attend. . . C'est ce qu'ils ont appelé l'examen de la réglementation des céréales et des oléagineux. Toute cette question de déréglementation. . .

Je ne dis pas que cela ne pouvait pas être amélioré, mais les règlements en matière de contrôle de qualité me paraissent absolument nécessaires. Le système d'affectation des wagons est tout aussi nécessaire et il conviendrait de le renforcer. En fait, il faudrait également renforcer les attributions de la Commission du blé. Ces 430 personnes sont chargées de s'occuper annuellement de près de 7 milliards de dollars, ce qui rapporte 4,5 milliards au Canada—c'est un organisme très important pour l'économie canadienne.

Si on analyse la situation, on constate que malgré les difficultés que nous avons rencontrées, et je ne parle pas de les minimiser, nous avons eu d'excellents. . . Etant donné la nature de notre pays, qui est bien différent des États-Unis. . . Nous pouvons utiliser trois ports pour expédier les marchandises, mais un de ces ports est inutilisable pendant la plus grande partie de l'hiver. En fait il y en a quatre, mais le port de Churchill est lui aussi inutilisable. A moins d'utiliser le rail jusqu'au Bas-Saint-Laurent, nous n'avons pas les possibilités qui s'offrent aux États-Unis, c'est pourquoi nous devons être beaucoup plus disciplinés.

[Text]

If we look at the U.S. and their deregulation of the car allocation—

The Chairman: Mr. Atkinson, we are interested in all those figures, but I think the question was that we are having difficulty getting our product to the market on time and who is responsible.

Mr. Atkinson: I'll give it to you straight.

The Chairman: That's what we're looking for.

Mr. Atkinson: The Government of Canada is responsible for bringing these people to collaboration.

I want to make one other point. I think it's time the Canadian Wheat Board asserted itself in its role and told the players in the game that we can no longer afford this kind of nonsense. We have to bring the discipline back into the system so that we can all do a better job.

Senator Olson: I have just one question. Most of the things I was going to inquire about have been dealt with.

I think you sent in a recommendation to the government to initiate an inquiry into the west coast ports. This was after you'd been out there and had a meeting. I take it that was an unsatisfactory meeting in some form.

Mr. Atkinson: The terminal operators didn't come. They declined on the grounds that it was too sensitive. They were in negotiation, but our point is that you guys have been negotiating for 12 years.

Senator Olson: I heard you say that.

Mr. Atkinson: I just wanted to repeat it.

Senator Olson: They haven't been here today either. Some of them were here yesterday, but not in their capacity as terminal operators. They were here—some of them—from the three prairie pools.

• 2050

Mr. Atkinson: May I make a point on that? How can they avoid the fact that they are responsible for terminal operations as a matter of policy and as a matter of financial management?

Senator Olson: I understand that. We're going to hear from one of the labour unions in a few minutes, I hope, but the other side of the table has to be heard too. One witness after the other tells us that there are some labour problems to get a seven-day working week at the Port of Vancouver, and so on.

The question I want to ask you, as a member of the Canadian Wheat Board Advisory Council, is do we still need the inquiry you were asking for?

Mr. Atkinson: I really don't think so. Just a minute, I'm in a contradiction now. We're saying that there needs to be an inquiry. Now you ask and to a direct question I say that I really don't think so. I think they need to be taken by the scruff of the neck and talked to.

Senator Olson: Make up your mind before you hear the evidence. But that's hardly what you're saying.

[Translation]

Si nous examinons la situation des États-Unis et la façon dont ils ont déréglé l'affectation des wagons. . .

Le président: Monsieur Atkinson, ces chiffres nous intéressent, mais je pense qu'il s'agissait de savoir qui était responsable du fait que nous avions du mal à transporter nos produits à temps.

M. Atkinson: Je vais vous dire ce qu'il en est.

Le président: C'est ce que nous voulons.

M. Atkinson: C'est le gouvernement du Canada qui doit amener tous ces gens à collaborer.

Un autre commentaire: je pense qu'il est grand temps que la Commission canadienne du blé joue un rôle plus actif et fasse savoir aux autres opérateurs qu'il n'est plus possible de tolérer cette façon de faire. Il faut introduire de nouveau des règles dans ce système, pour qu'il fonctionne mieux.

Le sénateur Olson: J'aurais une seule question. La plupart des sujets qui m'intéressent ont déjà été abordés.

Vous avez, je crois, recommandé au gouvernement d'effectuer une enquête sur les ports de la Côte ouest. Vous veniez d'y faire un voyage et de rencontrer des gens. J'en déduis que la réunion n'a pas été très fructueuse.

M. Atkinson: Les opérateurs de terminaux ne sont pas venus. Ils ont décliné l'invitation pour le motif que c'était une question trop délicate. Ils étaient en négociation mais cela fait 12 ans qu'ils négocient.

Le sénateur Olson: Je vous l'ai entendu dire.

M. Atkinson: Je voulais le redire.

Le sénateur Olson: Ils ne sont pas venus aujourd'hui non plus. Il y en avait quelques-uns hier mais pas en tant qu'opérateurs de terminaux. Ils représentaient—certains d'entre eux—les trois coopératives du blé des Prairies.

M. Atkinson: Puis-je intervenir sur cette question? Comment peuvent-ils nier qu'ils sont responsables de l'exploitation des terminaux, aussi bien sur le plan des principes que de la gestion financière?

Le sénateur Olson: Je le comprends. Nous allons entendre un de leurs syndicats dans quelques instants, mais il faut aussi entendre l'autre partie. Les témoins, l'un après l'autre, nous disent que la semaine de sept jours pose des problèmes de relations de travail au port de Vancouver, et ainsi de suite.

Je voudrais vous demander en tant que membre du Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé, si vous pensez encore que l'on devrait procéder à l'enquête que vous avez demandée?

M. Atkinson: Je ne le pense vraiment pas. Excusez-moi, je viens de me contredire. Nous disons qu'il faut qu'il y ait une enquête. Vous me posez directement la question et je vous réponds que je ne le pense vraiment pas. Je pense qu'il faut les saisir par le collet et leur parler net.

Le sénateur Olson: Décidez-vous avant d'entendre le témoignage. Mais ce n'est pas ce que vous dites.

[Texte]

Mr. Atkinson: Let me put it this way: I've listened to the evidence, I've watched the evidence, and I've come to the conclusion with my own mind weighing the evidence.

Senator Olson: I guess that's all the answer I'm going to get.

Mr. Atkinson: Back to your question, if you haven't got sufficient evidence, this is one way to get it.

The Chairman: I forget what question that was. Mr. Atkinson, we're going to get another witness and he may answer that.

Have I asked you to ask some questions yet, Mr. Steckle?

Mr. Steckle: No, I'm listening, because I've listened to this man for many years.

The Chairman: I see. How would you like to ask some questions?

Mr. Steckle: No, I'm just listening. I'm learning from it.

The Chairman: You pass on the questioning?

Mr. Steckle: I'm passing on that, yes.

The Chairman: Jake.

Mr. Hoepfner: Thank you, Mr. Chairman.

I'm glad these two gentlemen came, because they're sure going to reinforce my statement made a number of times to the Standing Committee on Agriculture that if you want three farmers to agree on one issue or be under one umbrella, two of them have to die.

Mr. Harder: Who do you want to go first, you or me?

Mr. Hoepfner: Seeing you're two and Mr. Esquirol is by himself, I think he's on the short end of the stick today.

Mr. Harder: Does Mr. Esquirol farm?

Mr. Hoepfner: I think he does.

You've struck a very important chord with me, Mr. Atkinson. I think you showed that sales were up on everything except the wheat and rye.

Mr. Atkinson: Correct.

Mr. Hoepfner: It has been suggested to me that some of our grain companies have oversold canola and that's why they don't want this stuff to move; they're in a bind.

Mr. Atkinson: I can't answer the question. I don't know.

Mr. Hoepfner: Because you look at the commodity exchange today. . .

Mr. Atkinson: I've heard your argument, Jake. I've talked to the grain companies and they say no. You talk to them.

Mr. Hoepfner: You're in the grain marketing business, so I was just wondering, because. . .

Mr. Atkinson: The speculators may have oversold.

[Traduction]

M. Atkinson: Voilà ce que je peux vous dire: j'ai écouté les témoignages, j'ai observé les témoins et j'en suis arrivé à certaines conclusions à partir de ces témoignages.

Le sénateur Olson: Je crois que je n'en tirerai pas plus de vous.

M. Atkinson: Pour en revenir à cette question, si vous n'avez pas suffisamment d'éléments, c'est une façon d'en obtenir d'autres.

Le président: J'ai oublié la question. Monsieur Atkinson, nous allons entendre un autre témoin qui pourra peut-être y répondre.

Monsieur Steckle, vous ai-je déjà invité à poser des questions?

M. Steckle: Non, j'écoute, parce que cela fait des années que j'écoute cet homme.

Le président: Je vois. Mais aimeriez-vous poser des questions?

M. Steckle: Non, je me contente d'écouter. J'apprends beaucoup.

Le président: Vous passez votre tour?

M. Steckle: Sur ce sujet, oui.

Le président: Jake.

M. Hoepfner: Merci, monsieur le président.

Je suis content de voir ces deux personnes, parce qu'elles vont certainement appuyer l'affirmation que j'ai faite à plusieurs reprises devant le Comité permanent de l'agriculture selon laquelle si vous voulez amener trois agriculteurs à s'entendre sur une question, il faut en tuer deux.

M. Harder: Qui commence, vous ou moi?

M. Hoepfner: Je vois que vous êtes deux et que M. Esquirol est seul. Je pense donc qu'il a le mauvais bout du bâton.

M. Harder: Est-ce que M. Esquirol exploite une ferme?

M. Hoepfner: Je pense que oui.

Vous avez souligné un élément qui me paraît très important, Monsieur Atkinson. Vous avez montré que les ventes ont augmenté pour toutes les céréales, sauf pour le blé et le seigle.

M. Atkinson: Exact.

M. Hoepfner: On m'a dit que certaines de nos sociétés céréalières avaient trop vendu de canola et que c'est pour cette raison qu'elles ne veulent pas que le produit arrive trop vite dans les ports; elles sont en mauvaise posture.

M. Atkinson: Je ne peux répondre à cette question. Je n'en sais rien.

M. Hoepfner: Parce que si l'on regarde du côté de la bourse des marchandises aujourd'hui. . .

M. Atkinson: J'ai déjà entendu votre argument, Jake. J'en ai parlé aux sociétés céréalières et elles nous ont dit non. Vous devriez leur parler.

M. Hoepfner: Vous travaillez dans la commercialisation des céréales, et je me demandais, . . .

M. Atkinson: Il est possible que les spéculateurs aient trop vendu.

[Text]

Mr. Hoepfner: There's definitely something wrong somewhere. If we've moved more canola and the Japanese are still so short that they're lobbying Australia for more canola, something is going on somewhere.

The Chairman: Is there a question?

Mr. Hoepfner: Yes. The question is, when you said before that you saw all these cars with meal and also with some other products, were they grain cars?

Mr. Atkinson: Of course, government hoppers.

Mr. Hoepfner: I've had some phone calls and when we checked it out, they said they're not intended for grain. They are usually for something else, like potash cars or something like that.

So you made sure, because I've phoned the railway companies and they say they're not grain cars.

Mr. Atkinson: I took the numbers off a whole bunch. I have to say that some of them were obviously leased cars, but they were in the grain consists, so I have to assume that they're. . .

Mr. Hoepfner: That's one thing I haven't been clear on.

The other question I have is seeing that you're so far apart, is there a medium ground here? Do we take your solutions? Do we take Mr. Esquirol's? Is there a middle ground?

I maintain there are problems right along the road, because I see that hopper cars, grain cars, are misloaded, or with wrong grain or something, and it's not just railways. Can you improve on some of the loading?

Mr. Atkinson: I will answer your question this way. I don't expect anybody here to take what I say as gospel. Test it. History will prove whether my evidence is correct. We don't have very much time, mind you.

The answer is, to reinvent the wheel doesn't make much sense. What they're really asking us to do is to go back before the advent of the regulations we currently have in place in terms of quality control on grain, the Canada Grain Act of 1912, the National Transportation Act, the Seeds Act, the whole works. Do you think all those people who were involved in developing didn't quite understand what was going on? I think they understood very well.

Really, what we're trying to do is revert. Now, there's nothing wrong with reversion, because maybe you learn something, but sometimes it's too late and pretty expensive. So I don't think this is an issue between Mr. Esquirol and Mr. Campbell, for example, who is here supporting the position that we hold based on our experience and the efficiency of our grain system.

[Translation]

M. Hoepfner: Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond ici. Si nous avons augmenté nos exportations de canola et que les Japonais n'en ont pas encore suffisamment, puisqu'ils demandent à l'Australie d'en produire davantage, il y se passe quelque chose, quelque part.

Le président: Est-ce cela votre question?

M. Hoepfner: Oui. Ma question est la suivante, lorsque vous avez déclaré que vous aviez vu tous ces wagons chargés de moulée et d'autres produits également, s'agissait-il de wagons céréaliers?

M. Atkinson: Bien sûr, de wagons-trémies du gouvernement.

M. Hoepfner: J'ai reçu un certain nombre d'appels téléphoniques et lorsque nous avons procédé à des vérifications, ils m'ont dit que ces wagons n'étaient pas destinés à des céréales. On s'en sert habituellement pour d'autres produits, comme la potasse.

Vous devriez vérifier, parce que j'ai appelé les compagnies de chemins de fer et on m'a dit qu'il ne s'agissait pas de wagons céréaliers.

M. Atkinson: J'ai relevé les numéros sur un grand tas. Il est évident qu'une partie de ces wagons étaient loués, mais ils étaient chargés de céréales, et j'en ai déduit. . .

M. Hoepfner: C'est une chose qui ne me paraît pas claire.

L'autre question porte sur l'énorme écart qui existe entre vous, n'y aurait-il pas une position médiane? Devons-nous choisir vos solutions? Ou celles de M. Esquirol? Y aurait-il une solution intermédiaire?

Il me semble qu'il y a des problèmes partout, parce que je vois que l'on charge mal les wagons-trémies, les wagons céréaliers, ou qu'on les charge avec une céréale autre que celles qui ont été prévues et ce n'est pas seulement les chemins de fer. Peut-on améliorer l'aspect chargement?

M. Atkinson: Voici comment je vais répondre à votre question. Je ne m'attends pas à ce que l'on me croit sur parole. Prenez le temps de vérifier la chose. L'avenir dira si ce que je vous dis est vrai. Mais vous n'avez pas trop de temps, je dois vous signaler.

À quoi bon réinventer la roue? On nous demande en fait d'en revenir à la situation qui prévalait avec la Loi sur les grains du Canada de 1912, la Loi nationale sur les transports, la Loi relative aux semences, et tout cela, avant que l'on introduise les règlements actuels sur le contrôle de la qualité des céréales. Pensez-vous vraiment que les gens qui ont préparé cette réglementation ne connaissaient pas la situation? Je pense qu'ils la connaissaient très bien.

• 2055

Nous essayons en fait de revenir en arrière. Et il n'y a là rien de mal, parce que parfois on a de nouveaux éléments, mais d'autres fois, c'est trop tard et cela coûte très cher. Je ne pense pas que ce soit là une question qui oppose M. Esquirol et M. Campbell, par exemple, qui appuient la position que nous avons adoptée en nous fondant sur l'expérience et l'efficacité de notre régime céréalier.

[Texte]

I'm not saying we don't have problems. We are still determining how we can allocate supply, how we can differentiate between markets and prices on the same day within the same hour to earn foreign currency for this country—which is badly needed—despite the very difficult situation we have with the Americans beating us up with export subsidies of \$65 a ton into China or \$40 into Mexico.

The Chairman: Mr. Atkinson, you're going to have to shorten the answers just a bit.

Mr. Atkinson: You fellows are on the seaway.

The Chairman: No, we're not on the seaway.

Mr. Hoepfner: I have just two quick questions. You agree that we don't have a major car shortage, right?

Mr. Atkinson: I think we have a significant car shortage.

Mr. Hoepfner: You do think so?

Mr. Atkinson: Yes, I would put that figure at 5,000 cars.

Mr. Harder: The railways are leasing cars for the last five years.

Mr. Atkinson: I would put the figure at 5,000 cars and I would also say to you that as we become more varied in our crop production... People call it diversification—it isn't—we just substitute one for a different one.

Mr. Hoepfner: Mr. Atkinson, what are you going to do with the car turnaround when it's only in motion about 13% of the time and it's sitting 87% of the time?

Mr. Atkinson: When we looked at the American system, we found their turnaround time for less distance is twice as long as ours. That's a deregulated system.

What we have to accept is that there will be some time loss because of sitting cars. That doesn't mean you don't try to develop and refine your system so you get that time down less and less. We have done that.

Now, we are moving further distances. We've got cars dedicated to serving the U.S. market so we can expect that's going to affect and impact on our turnaround time.

Mr. Hoepfner: I have another quick question. Would you ship grain through Seattle?

Mr. Atkinson: My answer is no. I'm a Canadian. Let me answer your question this way.

Mr. Hoepfner: Even if it means less money for you as a farmer?

Mr. Atkinson: I don't believe that, you see.

The Chairman: Mr. Benoit.

Mr. Atkinson: I believe we have capacity and we should use it. We'll get there and we'll do it.

The Chairman: I get the feeling that I haven't got control any more.

[Traduction]

Je ne dis pas qu'il n'y a pas de problèmes. Nous n'avons pas réglé la question de la répartition de l'offre, nous avons encore du mal à tenir compte des variations des marchés des prix dans la même journée et même dans la même heure pour faire gagner des devises étrangères à notre pays—qui en a tant besoin—malgré la situation très difficile où nous nous trouvons, avec les Américains qui nous matraquent avec des subventions à l'exportation de 65\$ la tonne pour la Chine ou de 40\$ pour le Mexique.

Le président: Monsieur Atkinson, je vous demande de raccourcir vos réponses s'il vous plaît.

M. Atkinson: Vous êtes avec la voie maritime.

Le président: Non.

M. Hoepfner: J'aurais deux brèves questions. Nous ne manquons pas vraiment de wagons, êtes-vous d'accord avec moi?

M. Atkinson: Je pense que nous manquons de wagons.

M. Hoepfner: Vraiment?

M. Atkinson: Oui, je dirais qu'il en manque à peu près 5 000.

M. Harder: Cela fait cinq ans que les compagnies de chemins de fer louent des wagons.

M. Atkinson: Je crois qu'il faudrait 5 000 wagons et j'ajouterais qu'en diversifiant notre production... Les gens parlent de diversification, mais c'est faux, nous ne faisons que remplacer une culture par une autre.

M. Hoepfner: Monsieur Atkinson, que faites-vous de la rotation des wagons, lorsqu'ils vont rester sur place 87 p. 100 du temps?

M. Atkinson: Lorsque nous avons examiné le système américain, nous avons constaté que leur cycle de rotation pour des distances moindres est deux fois plus long que le nôtre. Et il s'agit là d'un système déréglementé.

Nous devons accepter le fait qu'il y aura des pertes de temps parce que des wagons sont immobilisés. Mais cela n'empêche pas d'améliorer le système pour tenter de réduire ce temps d'immobilisation. Nous l'avons fait.

Maintenant, les déplacements sont plus longs. Nous avons des wagons qui desservent uniquement le marché américain, cela va donc avoir des répercussions sur notre cycle de rotation.

M. Hoepfner: J'aurais une autre question brève. Seriez-vous prêt à expédier des céréales par Seattle?

M. Atkinson: Ma réponse est non. Je suis Canadien. Voilà ce que j'aimerais vous dire.

M. Hoepfner: Même si cela vous en coûte en tant qu'agriculteur?

M. Atkinson: Je ne pense pas que cela soit le cas.

Le président: Monsieur Benoit.

M. Atkinson: Nous avons la capacité et il faut l'utiliser. Nous allons y parvenir.

Le président: J'ai comme l'impression que je ne contrôle plus la situation.

[Text]

Some hon. members: Oh, oh.

A voice: Bring out some more food.

The Chairman: Mr. Benoit, do you have some questions?

Mr. Benoit: I'll give one a try here. I guess I've heard something from you here today that I used to hear quite often but that I don't hear much any more.

Mr. Atkinson: I'm getting older—

Mr. Benoit: Oh, oh.

Mr. Atkinson: —and wiser too.

Mr. Benoit: I've heard it from you a few times too. On page 3, bullet 2, you talk about a deregulated system and how that can't possibly work without management. You also say that each marketer must be allocated his fair share of transportation resources. Mr. Harder, you made a statement earlier that you think the railways are doing a pretty good job on movement. So if you think that the railways are doing a pretty fair job, don't you think that maybe the railways should be given sole responsibility for allocating car distribution because they have a stake in it? Assuming the subsidies are gone from the railways, and they're in there to make a dollar, if they're allocating, there won't be that 1,000 cars sitting by Lloydminster or anywhere else. So do you think maybe we should take a look at that kind of a new-old approach?

Mr. Harder: No, I don't think it's an approach you should take at all. The Wheat Board is the marketer, and to suggest they should not have control is ludicrous. To have the transportation—

Mr. Benoit: Well, we could question whether the Wheat Board should be in control. Farmers now seem to want to have more choices instead of fewer. I think you, like Mr. Atkinson, are suggesting that the Wheat Board should have more control. That's out of touch with what farmers are saying.

Could you just answer the general question I asked? Can the railway do it better?

Mr. Harder: No.

Mr. Benoit: In your opinion, no. Okay, thank you.

Mr. Steckle: I have just a real short question that has to do with labour. How many cars are sitting in Vancouver right now ready to be unloaded? No one is there to unload them, the boats are there, but no one's unloading them.

Mr. Atkinson: I can't give the answer to that.

Mr. Steckle: Is there somebody here who can?

Mr. Atkinson: I can't give it to you now.

Mr. Steckle: We're now ready to go to the next group. I want to know, are the cars in Vancouver at port ready to be unloaded? Perhaps the next group can tell us that.

Mr. Atkinson: Well, I think Mr. Kancs can tell you. He keeps a handle on that.

[Translation]

Des voix: Oh, oh!

Une voix: Amenez de quoi encore à manger.

Le président: Monsieur Benoit, avez-vous des questions?

M. Benoit: Je vais tenter d'en poser une. Vous avez dit quelque chose que j'entendais beaucoup auparavant mais que je n'entendais plus beaucoup.

M. Atkinson: Je ne rajeunis pas. . .

M. Benoit: Ah, ah!

M. Atkinson: . . .mais je suis plus sage.

M. Benoit: Je vous l'ai entendu dire à plusieurs reprises. Vous parlez à la page 3 d'un système déréglementé et du fait qu'un tel système ne peut fonctionner sans une bonne gestion. Vous affirmez également qu'il faut attribuer à tous les opérateurs une part équitable des ressources en matière de transport. Monsieur Harder, vous avez déclaré plus tôt que d'après vous, les chemins de fer sont assez efficaces pour ce qui est du transport. Si vous pensez que les chemins de fer sont efficaces, ne pensez-vous pas que l'on devrait confier aux sociétés ferroviaires la responsabilité d'affecter les wagons du fait que la question les concerne directement? Supposons que les chemins de fer ne soient plus subventionnés et que ces sociétés doivent être rentables, si on leur demande de répartir les wagons, je ne pense pas qu'il y aurait 1 000 wagons immobilisés à Lloydminster ou n'importe où ailleurs. Pensez-vous qu'il serait bon d'envisager la question sous cet angle?

M. Harder: Non, je ne le pense pas du tout. C'est la Commission du blé qui est le principal opérateur, et il me paraît ridicule de suggérer de lui retirer le contrôle de cette opération. Confier le transport. . .

M. Benoit: Eh bien on peut se demander si cela devrait être confié à la Commission du blé. Il semble que les agriculteurs veulent avoir d'autres options. Vous semblez, comme M. Atkinson, vouloir élargir le rôle de la Commission du blé. Cela ne tient absolument pas compte de ce que souhaitent les agriculteurs.

Pouvez-vous répondre à la question générale que j'ai posée? Les sociétés de chemins de fer pourraient-elles mieux faire?

M. Harder: Non.

M. Benoit: D'après vous, non. D'accord. Merci.

M. Steckle: J'ai une question très brève qui porte sur la main-d'oeuvre. Combien y a-t-il à Vancouver de wagons immobilisés en attente d'être déchargés? Il n'y a personne pour les décharger, les navires sont à quai, mais personne ne les décharge.

M. Atkinson: Je ne peux répondre à cette question.

M. Steckle: Y a-t-il quelqu'un qui peut y répondre?

M. Atkinson: Je ne peux vous donner cette réponse maintenant.

M. Steckle: Nous allons maintenant passer au groupe suivant. Je voudrais savoir si les wagons qui se trouvent dans le port de Vancouver sont prêts à être déchargés? Peut-être que le groupe qui va suivre pourra nous le dire.

M. Atkinson: Eh bien, je crois que M. Kancs pourra vous le dire. Il s'occupe de ces choses.

[Texte]

If I may, Mr. Chairman, I'd just like to indulge the committee. With respect to the Canadian Wheat Board, it's significantly different from a member of the grain trade. It has only one function, and that is to sell on behalf of the producer. It doesn't work on margins for its existence. If there are surpluses and they come back to the producer, that changes the whole dynamics of the operation. This gets into the business of competition and contradictions. Each grain trade is there as a competitor and wants to get the edge.

[Traduction]

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais remercier le comité. En ce qui concerne la Commission canadienne du blé, c'est nettement différent d'un commerçant en céréales. Elle n'a qu'une seule fonction, à savoir vendre au nom du producteur. Son existence ne dépend pas de marges bénéficiaires. S'il y a des excédents et s'ils reviennent au producteur, cela modifie toute la dynamique de l'activité. On pénètre dans le milieu de la concurrence et des contradictions. Chaque négociant en grain est présent à titre de concurrent et veut avoir l'avantage.

• 2100

Now, the weakest seller in the markets sets the ceiling on price; everybody else bids the price down to get their share and they then scramble for allocation of the cars. It's that simple.

Now we have the transnationals; they have no problem with cross-subsidizing and coming in here and undermining our whole system. That's what we'd better think about very seriously.

Mr. Easter: I would like to make a point of clarification. Earlier you had suggested that the government's responsible. I find that confusing. Are you saying that the government is responsible for not enforcing the obligations required under the Western Grain Transportation Act or what?

Mr. Atkinson: Well, first of all, the Grain Transportation Agency is a child of the government, right? Therefore, it is under the direction of the government. If the thing isn't functioning, there should be an order. If the administrator who's been given this authority is not executing it, get a new administrator—simple.

The Chairman: That clarifies it, thank you. Maybe we should get a new —

An hon. member: Change the government.

Mr. Atkinson: We just did, and I think no one should put —

The Chairman: Mr. Atkinson, before you leave, we had better get back to the 1,000 cars of peas.

Mr. Atkinson: No, canola meal.

The Chairman: Canola—I thought you said peas.

Mr. Atkinson: No, no. The peas came out of Prince Rupert a year ago. They were sitting at the terminal at Prince Rupert —

The Chairman: Okay, so now we've got 1,000 cars of canola meal sitting for four weeks; the boat isn't there. What rail line are they on?

Mr. Atkinson: Canadian National.

The Chairman: Who owns the hopper cars that canola meal is sitting in?

Mr. Atkinson: The Government of Canada, the Government of Alberta, and the Government of Saskatchewan. There are also a few Wheat Board cars and some leased cars.

En réalité, le vendeur le plus faible sur le marché fixe le prix plafond, tous les autres font de la sous-enchère pour obtenir leur part du marché et c'est ensuite la ruée pour l'attribution des wagons. C'est aussi simple que cela.

Il y a aussi les transnationales; elles n'ont aucun problème d'interfinancement et peuvent se permettre de pénétrer le marché et de miner l'ensemble du système. C'est là-dessus qu'il faudrait réfléchir très sérieusement.

M. Easter: J'aimerais qu'un point soit éclairci. Vous avez laissé entendre plus tôt que c'est le gouvernement qui est responsable. Je trouve que cela prête à confusion. Essayez-vous de nous dire que le gouvernement est responsable de ne pas mettre en application les obligations exigées en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest ou quoi?

M. Atkinson: Eh bien, tout d'abord l'Office de transport du grain est un rejeton du gouvernement, n'est-ce pas? Par conséquent, il relève de l'autorité du gouvernement. S'il ne fonctionne pas comme il faut, on peut arranger les choses par décret. Si l'administrateur qui a reçu ce mandat ne l'exécute pas, trouvez un autre administrateur—c'est simple.

Le président: Ce point est clarifié, je vous remercie. Nous devrions peut-être trouver un nouveau. . .

Une voix: Changer de gouvernement.

M. Atkinson: Nous venons juste de le faire et je pense que personne ne devrait. . .

Le président: Monsieur Atkinson, avant de nous quitter, nous aimerions revenir sur le sujet des 1 000 wagons de petits pois.

M. Atkinson: Non, de moulée de canola.

Le président: De canola—je croyais que vous aviez dit de petits pois.

M. Atkinson: Non, non. Les petits pois sont partis de Prince-Rupert il y a un an. Ils végétaient au terminal de Prince-Rupert. . .

Le président: Très bien, nous avons maintenant 1 000 wagons de moulée de canola qui attendent depuis quatre semaines; le bateau n'est pas arrivé. Sur quelle ligne ferroviaire sont-ils?

M. Atkinson: Le Canadien National.

Le président: Qui est propriétaire des wagons-trémies dans lesquels se trouve la moulée de canola?

M. Atkinson: Le gouvernement du Canada, le gouvernement de l'Alberta et le gouvernement de la Saskatchewan. Il y a également quelques wagons de la Commission du blé et quelques wagons à crédit-bail.

[Text]

The Chairman: Who is paying us for the use of those cars? Before you answer that question, we've already ascertained that the Canadian Wheat Board had nothing to do with the deal. We've ascertained that the Grain Transportation Agency had nothing to do with the deal. Now we've got a private seller and a supposed buyer using 1,000 cars. Anybody in the committee can check me if. . .

Mr. Hoepfner: Mr. Chairman, there's a very important point I hope you address. If the ship isn't there to pick up that canola meal, does the ship have to pay a penalty?

The Chairman: Well, I'm coming to that.

Mr. Hoepfner: Okay, I just wanted to make sure you asked—

The Chairman: We've got 1,000 cars that have been sitting there for four weeks so far, in our cars—well, the majority of them are our cars—and on CN tracks. . . Who's paying for it?

Mr. Atkinson: Because those cars are sitting there, I would say that Canadian National's paying for it, and we're paying for it because we have a public investment in it.

The Chairman: Okay. CN wants to respond to that. Why don't you come up here, Sandi? Come on up. Don't feel bad. At this time of the night, the only trouble the chairman has is that if there's a free-for-all, he doesn't know who's going to referee.

Ms Mielitz: It's kind of scary to be back up here again, but maybe I can help out a little bit with this situation.

We do indeed deal directly with the shippers of canola meal and the specialty crops. What we ask them to do is to give us proof of the sale, tell us a vessel name, and give us an estimate of the time of arrival.

In this particular case that Roy is talking about, I remember well that when the advisory committee was out there, the vessel had problems. It didn't arrive for several weeks, and they finally had to nominate another vessel.

However, the key point here comes back to demurrage. Those specialty crops were not part of the Old Crow rate. Before WGTA came in, all of those shippers had storage at the west coast to handle these kind of situations.

When WGTA came in, all of those specialty crops were roped in under WGTA and protected from demurrage. They let their storage go, so we are now into this situation of having those kind of problems. It's not something we can do anything about. It's not something whereby the shippers are acting in bad faith in terms of their estimates of when the vessels arrive. But if you have no buffers at all in our system, it's very difficult to manage it.

[Translation]

Le président: Qui paie pour l'utilisation de ces wagons? Avant que vous répondiez à cette question, je tiens à vous dire que nous avons déjà vérifié que la Commission canadienne du blé n'a rien à voir avec la transaction. Nous avons vérifié que l'Office de transport du grain n'avait rien à voir avec la transaction. Nous sommes actuellement en présence d'un vendeur privé et d'un acheteur éventuel avec 1 000 wagons. N'importe quel membre du comité peut m'arrêter si. . .

M. Hoepfner: Monsieur le président, il y a un point très important que vous aborderez, je l'espère. Si le bateau n'est pas là pour prendre livraison de la moulée de canola, doit-il payer une pénalité?

Le président: Très bien, j'aborderai cette question.

M. Hoepfner: D'accord, je tenais simplement à m'assurer que vous demandiez. . .

Le président: Nous avons 1 000 wagons qui sont en rade là depuis quatre semaines jusqu'à présent, dans nos wagons—en fait, la majorité d'entre eux nous appartiennent—et sur des voies du CN. Qui paie pour cela?

M. Atkinson: Étant donné que ces wagons sont arrêtés là, j'aimerais dire que c'est le Canadien National qui paie pour cela et que nous payons pour cela parce que nous y avons investi des fonds publics.

Le président: Très bien. Est-ce que le CN veut répondre à cela. Pourquoi ne venez-vous pas ici, Sandi? Venez ici. Sentez-vous à l'aise. À cette heure tardive, le seul problème que peut rencontrer le président c'est de savoir qui arbitrera en cas de mêlée générale.

Mme Mielitz: J'ai un peu peur de comparaître à nouveau devant vous mais peut-être que je pourrai vous être de quelque utilité dans cette situation.

En fait, nous traitons directement avec les expéditeurs de moulée de canola et de cultures spéciales. Ce que nous leur demandons, c'est de nous remettre une preuve de la vente, de nous communiquer un nom de bateau et de nous donner une idée de l'heure d'arrivée.

Dans le cas particulier dont parle Roy, je me rappelle très bien que lorsque le comité consultatif siégeait là-bas, le bateau avait des problèmes. Il n'est pas arrivé avant plusieurs semaines et ils ont dû finalement proposer un autre navire.

Cependant, le point crucial dans ce cas découle des frais de surestarie. Ces cultures spéciales ne figuraient pas sur l'ancien tarif du Nid-de-Corbeau. Avant l'entrée en vigueur de la LTGO, tous ces expéditeurs disposaient d'entrepôts sur la côte ouest pour remédier à ce genre de situation.

À l'entrée en vigueur de la LTGO, toutes ces cultures spéciales y sont devenues assujetties et ont été protégées contre les frais de surestarie. Les expéditeurs ont laissé tomber leurs entrepôts, si bien que nous nous retrouvons maintenant dans la situation présente avec tous ses problèmes. Ce n'est pas une situation à laquelle nous pouvons remédier. Ce n'est pas un cas de mauvaise volonté de la part des expéditeurs lorsqu'ils estiment l'heure d'arrivée des bateaux. Mais si notre système est démuné de tout garde-fou, il devient très difficile de le gérer.

[Texte]

[Traduction]

• 2105

The Chairman: We have heard a lot about paying for ships in the harbour. As a shipper, there's a commitment that a ship is supposed to show up. If our canola meal had not shown, we'd have paid demurrage.

Ms Mielitz: That's right.

The Chairman: Now, because that ship hasn't shown up, is the reverse cycle put in place? Is that shipper, who is responsible to us, paying something on this?

Ms Mielitz: No, because we can't charge him anything and the grain company who's made the deal has nothing that he's passing on as a cost. So, no, there's no cost to the vessel, if the vessel does not arrive on time, that's reciprocal.

The Chairman: As a result of that question, is there any other question that anyone wants to ask?

Mr. Benoit: Could I ask you a question, please?

If the railways had total control over shipment of cars, the regulation was gone—the regulation might cause this kind of thing—do you believe that this situation would, first of all, have ever happened? And second, that the railway would have resolved it a lot earlier than now if you had had that control, without government regulation being involved here?

Ms Mielitz: Let me put it this way, and I'm going to try to be as realistic as I can. Whether or not we had a market-driven car allocation system or not, we probably would have been blindsided by some of the circumstances this year: I refer to the Mississippi flooding in the winter and things like that. I don't know what you do about them. But I think if the system had evolved to something that was more market-driven, two things would not have happened, potentially. One, I think the signals would have been clearer that grain companies should not have continued to sell when they already knew there was a problem. And I think that if peaks had been incurred, there would have been a more common-sense way to prioritize where the cars went. There's been a terrific amount of friction, which we have been in the middle of, as to who gets which car in this kind of circumstance. I think market-driven car allocation would have been a clearer way to do that.

Mr. Benoit: Thank you very much.

The Chairman: The last word is to Mr. Harder.

Mr. Harder: Thank you. I appreciate Roy Atkinson appearing with me, but when he appears with me I don't get any opportunity to participate, which I really don't mind, but—

The Chairman: You have a point you want to make, I'm sure.

Le président: Nous avons entendu beaucoup de commentaires au sujet du paiement pour les bateaux dans le port. Si je suis un expéditeur, je dois avoir un engagement à l'effet qu'un bateau est supposé venir. Si ma moulée de canola n'était pas arrivée, j'aurais eu à payer des frais de surestarie.

Mme Mielitz: C'est exact.

Le président: Maintenant, étant donné que le bateau n'est pas arrivé, est-ce que l'on met en place le système inverse? Cet expéditeur, qui a une responsabilité à notre égard, paie-t-il quelque chose pour cette situation?

Mme Mielitz: Non, parce que nous ne pouvons rien lui facturer et que la compagnie céréalière qui a effectué la transaction n'a rien à répercuter en tant que coût. La réponse est donc négative, il n'y a aucun frais pour le navire s'il ne se présente pas à temps, c'est réciproque.

Le président: Suite à cette question, quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser?

M. Benoit: Pourrais-je poser une question, s'il vous plaît?

Si les chemins de fer exerçaient un contrôle total sur l'expédition des wagons, si le règlement n'existait plus—le règlement pourrait provoquer ce genre de situation—pensez-vous que, premièrement, cette situation puisse alors se produire? Et, deuxièmement, pensez-vous que la société ferroviaire aurait résolu le problème beaucoup plus tôt qu'à l'heure actuelle si vous aviez eu ce contrôle, sans l'intervention d'un règlement gouvernemental?

Mme Mielitz: Permettez-moi de vous présenter la situation ainsi, et je vais m'efforcer d'être aussi réaliste que possible. Que nous ayons eu ou non un système d'attribution des wagons tributaire du marché, nous aurions vraisemblablement été pris de court par certaines des circonstances constatées cette année: je veux parler, entre autres, de l'inondation survenue dans le Mississippi au cours de l'hiver. Je ne sais pas ce que l'on peut faire à ce sujet. Mais ce que je sais, c'est que si le système était devenu davantage tributaire du marché, deux choses auraient pu se passer: premièrement, à mon avis, les signaux auraient été plus clairs pour dire aux compagnies céréalières qu'elles n'auraient pas dû continuer à vendre alors qu'elles étaient déjà au courant de l'existence d'un problème. En outre, je crois que si l'on avait connu des périodes de pointe, il y aurait eu un moyen plus sensé de dresser les destinations prioritaires des wagons. Il y a eu beaucoup de frictions, et nous nous sommes retrouvés pris au milieu, concernant l'attribution des wagons dans ce type de circonstance, une attribution des wagons tributaire du marché aurait constitué une manière plus nette de s'y prendre.

M. Benoit: Merci beaucoup.

Le président: Le dernier mot va à M. Harder.

M. Harder: Merci. J'aime bien voir Roy Atkinson comparaître en même temps que moi mais, lorsque c'est le cas, je n'ai pas beaucoup l'occasion de participer, ce qui ne me fait rien, mais. . .

Le président: Ceci dit, je suis sûr que vous avez un point de vue à exposer.

[Text]

Mr. Harder: You got that right.

We talked so much about our system and so much about changing our system, I wanted to read a quote to you from *Ag Week*, January 3, 1994, an American paper a lot of us read. It is headed "ICC Investigates Railcar Shortages". This is the system we want to go to, which is so much better, of course.

The Chairman: But no one says we're going to any system.

Mr. Harder: Okay.

Operators of grain elevators have complained repeatedly they cannot get grain cars when they need them, and they fear the problem will worsen as exports to Mexico increase. . . Simmons has called for formation of a national council to coordinate grain shipping by rail.

What the Americans are asking for is what some of the people here at this table have suggested we get rid of. They want an allocation system because they have the same. . . And a lot of those cars, incidentally, are privately owned. But they have a real allocation problem. We went to visit North Dakota about three or four years ago. You can hear reports of elevators not getting cars for three or four month, or two months. Under their certificates of transportation, the highest bidder gets the car. In fact, that's why the railways are able to get the cars now: the companies overbooked and now they may come available. Do we really want to go to that kind of a system?

In terms of efficiencies, our turn-around time, given all the negative things that I may say about the railways, is better than the American, on average, and more efficient.

The Chairman: Thank you. And North Dakota's a poor example because they get their grain business mixed up with their silos.

Mr. Harder: The other point that is made here, we somehow seem to compare—

The Chairman: Mr. Harder, you seem to not want to let Mr. Kancs get on and get his—

A voice: Oh, yes, we do.

The Chairman: Okay.

Mr. Harder: The point has been made about less government involvement and refers to the United States, the Grains Council, which, incidentally, is there by an order of government, and talks about less government involvement. The Americans, with all their government involvement, have a lot more government involvement in their system than we do. That's one of the reasons they have some of the problems and why they have to eat most of their customers.

The Chairman: Thank you, Mr. Harder. Thank you, Mr. Atkinson.

[Translation]

M. Harder: Vous avez bien deviné.

Nous avons tellement parlé de notre système et des modifications à lui apporter que je tiens à vous citer un article d'une publication américaine que beaucoup d'entre nous lisent, *Ag Week*, édition du 3 janvier 1994. Il est intitulé «ICC Investigates Railcar Shortages». C'est le système que vous reluquez, et qui est tellement mieux, évidemment.

Le président: Mais personne n'a rien dit de la sorte!

M. Harder: D'accord.

Les exploitants de silos à grain se sont plaints de ne pouvoir obtenir de wagons lorsqu'ils en ont besoin et ils craignent que le problème ne s'aggrave avec l'accroissement des exportations à destination du Mexique. Simmonds a demandé la création d'un conseil national en vue de coordonner l'expédition des céréales par chemin de fer.

Ce que les Américains réclament, c'est ce dont certaines personnes ici présentes ont suggéré de se débarrasser. Ils veulent un système d'attribution parce qu'ils ont les mêmes. . . Et, soit dit en passant, bon nombre de ces wagons appartiennent à des intérêts privés. Mais ils ont un véritable problème d'attribution. Nous sommes allés en visite dans le Dakota du Nord il y a trois ou quatre ans. Vous pouvez y entendre des histoires de silos qui ne reçoivent pas de wagons pendant trois ou quatre mois, ou pendant deux mois. En vertu de leurs certificats de transport, c'est le plus haut soumissionnaire qui obtient le wagon. Dans la réalité, c'est la raison pour laquelle les compagnies ferroviaires peuvent obtenir les wagons maintenant: elles faisaient de la surréservation et elles peuvent maintenant avoir des disponibilités. Voulez-vous vraiment instaurer ce genre de système?

Pour ce qui est de l'efficacité, et étant donné tout le mal que je pourrais dire à propos des chemins de fer, je précise quand même que notre temps de rotation est meilleur qu'aux États-Unis, en moyenne, et que notre régime est plus efficace.

Le président: Merci. Et le Dakota du Nord est un mauvais exemple car on y constate une confusion entre commerce des grains et gestion des silos.

M. Harder: L'autre point qui est soulevé ici, c'est que nous semblons comparer. . .

Le président: Monsieur Harder, vous ne semblez pas vouloir laisser comparaître M. Kancs et le laisser. . .

Une voix: Oh si, nous voulons bien.

Le président: D'accord.

M. Harder: Le point qui a été soulevé concerne la participation moindre du gouvernement et a trait aux États-Unis, au Grains Council qui, soit dit en passant, existe par décret du gouvernement, et il s'agit d'une participation moindre du gouvernement. Globalement, chez les Américains il y a une bien plus grande ingérence gouvernementale que dans notre système. C'est l'une des raisons pour lesquelles ils ont certains des problèmes qu'ils ont et qu'ils doivent avaler la plupart de leurs clients.

Le président: Merci monsieur Harder. Merci monsieur Atkinson.

[Texte]

Mr. Atkinson: Thank you very much. It was a pleasure.

The Chairman: Thank you very much for coming and being part of this submission.

Mr. Atkinson: Before I leave, is it acceptable to pass out tokens?

[Traduction]

M. Atkinson: Merci beaucoup. Ce fut un plaisir.

Le président: Merci beaucoup pour votre présence et pour votre participation à cet exposé.

M. Atkinson: Avant de partir, me permettez-vous de distribuer des macarons?

• 2110

The Chairman: I welcome now Mr. Henry Kancs, the secretary-treasurer of the Grain Workers' Union. Mr. Kancs, welcome. We know you wanted to be heard; you made that request yesterday. We don't know whether you have a brief to present, sir. If you don't it doesn't matter; if you do we'll have it photocopied and issued on your behalf.

Mr. Henry Kancs (Secretary-Treasurer, Grain Workers' Union): Mr. Chairman, thank you for inviting me. I was in negotiations all day yesterday and the day before. We stopped at 11 o'clock last night and I'm here.

The Chairman: On behalf of the committee I thank you for coming and offering us your insight into this particular problem. Perhaps you could start by telling us who you represent and in what area, please.

Mr. Kancs: I represent the Grain Workers' Union, local 33 in Vancouver, and I've been representing that union since 1949—that's a little bit over 45 years. We have had many problems and differences with grain handling in this country since 1949 or 1950 and down the line, but never in all these 45 years have I seen the mess I'm seeing today in Vancouver as far as the grain handling is concerned.

We always said in grain there's 95% politics and 5% protein, and that's been proven here. The problem in Vancouver started in August last year. It has continued through September, October, November, December, January, February, March, April, and this is May. Some people knew our grain was sold but something happened with the infrastructure and it wasn't ready for these sales.

We simply do not have enough cars in Vancouver. We didn't have them in September, October, November, December, and down the line. We simply do not have enough cars today. We need 5,200 cars per week to handle the ships waiting and we're getting 2,800, sometimes less. I'm not blaming anybody; I'm saying there are actually farmers who believe we should send our grain south and that will solve all the problems. It may solve some of the problems, but we're going to lose our capability to sell our Canadian grain in the world markets.

Our grain is of the best quality and that's why Japan, China, Korea, even the former Soviet Union at some time always demanded and wanted our grain. It doesn't make any difference—wheat, barley, canola, rye or durum. They want our

Le président: Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Henry Kancs, secrétaire-trésorier de la Grain Workers' Union. Bienvenue M. Kancs. Nous savons que vous teniez à comparaître devant nous; vous en avez fait la demande hier. Nous ne savons pas par contre si vous avez un mémoire à présenter. Si ce n'est pas le cas, ça ne fait rien; si c'est le cas, nous le ferons photocopier et nous le distribuerons en votre nom.

M. Henry Kancs (secrétaire-trésorier, Grain Workers' Union): Monsieur le président, je vous remercie de votre invitation. Je participais à des négociations toute la journée d'hier ainsi que la veille. Nous avons terminé à 23 heures hier soir et me voilà.

Le président: Au nom du comité, je tiens à vous remercier de votre présence pour nous donner votre point de vue sur ce problème particulier. Vous pourriez peut-être commencer par nous dire qui vous représentez et dans quel domaine vous oeuvrez.

M. Kancs: Je représente la section locale n° 33 de la Grain Workers' Union à Vancouver et je la représente depuis 1949—cela fait un peu plus de 45 ans. Nous avons connu de nombreux problèmes et de nombreux différends en matière de manutention des grains au Canada depuis 1949 ou 1950 et ce jusqu'à aujourd'hui, mais, au cours de ces 45 années, je n'ai jamais vu la pagaille que je constate aujourd'hui à Vancouver en ce qui a trait à la manutention des grains.

Dans le domaine céréalier, on dit toujours qu'il y a 95 p. 100 de politique et 5 p. 100 de protéine, et la preuve en a été faite. Le problème qui existe à Vancouver a débuté en août dernier et s'est poursuivi en septembre, en octobre, en novembre, en décembre, en janvier, en février, en mars, en avril, et nous voilà en mai. Certaines personnes savaient que nos céréales étaient vendues, mais qu'il s'est passé quelque chose au niveau de l'infrastructure, et que rien n'était prêt pour ces ventes.

Nous n'avons tout simplement pas suffisamment de wagons à Vancouver. Nous n'en avons pas suffisamment en septembre, en octobre, en novembre, en décembre, et jusqu'à maintenant. Nous n'avons tout simplement pas assez de wagons à l'heure actuelle. Il nous faut 5 200 wagons par semaine pour nous occuper des navires en attente et nous en obtenons 2 800 et parfois moins. Je ne blâme personne; tout ce que je dis, c'est qu'il y a même des agriculteurs qui s'imaginent qu'en expédiant nos céréales vers le sud, nous résoudrions tous les problèmes. Cela pourrait résoudre certains des problèmes, mais nous perdrons notre capacité de vente de nos céréales canadiennes sur les marchés mondiaux.

• 2115

Nos céréales sont de très haute qualité et c'est la raison pour laquelle le Japon, la Chine, la Corée, et même à l'occasion les pays de l'ex-Union soviétique, exigeaient et désiraient toujours nos céréales. Cela ne fait aucune différence—que ce

[Text]

grain because our grain is clean. Even as recently as two weeks ago the Japanese insisted that we supply canola. They were going to buy canola from Australia or someplace. They said they didn't want that kind of canola; they wanted our canola.

But we do have a problem. For instance, our railroads are charged in taxes \$225 million a year more than their American counterparts, and we expect these railroads to have incentives, to have initiatives. If we are going to overtax our railroads—and I'm not a friend of railroads—then we are not going to receive a proper service. It is impossible. The railroads are not competitive. No wonder some of our grain cars find their way into the United States and are staying there and are used as demurrage.

We are told there are only 2,000 cars left in the United States. I do not believe that. I say that 4,500 and even more cars are left. We don't know how many are in Mexico and we're never going to get them back anyway, but from the United States we have to get these cars back.

In 1980 I participated in a commission set up by the federal government. Justice Emmett Hall was chairman of that commission. We asked for 4,000 railroad hopper cars to be built. We had the plants in Nova Scotia and Ontario ready to build these cars. It didn't take place. Instead they decided to lease 5,000 to 7,000, and maybe more, cars from the United States. We did very well in 1981, 1982, 1983, down the line until last year.

What happened last year? When the American system experienced problems and threats to its own infrastructure, then the cars were not available to us. We didn't get any cars. So we are 5,000 or 7,000 cars short, besides the 4,000 we didn't build. We're short of cars and these cars are simply not here. We're not only short of cars in Vancouver and Prince Rupert, we're short of cars in Thunder Bay.

I have listened to quite a few people in farm communities saying that we should export 40 million to 50 million tonnes of grain. There's only one problem: where are we going to get that grain for export? We cannot produce that much grain.

We can produce 32 million tonnes. From this 32 million or 33 million tonnes we need 8 million tonnes for Thunder Bay; otherwise we're going to lose that system, and for Canada to lose that system is the end of Canada. We have to keep Thunder Bay viable to some degree. So we need these 7,000 to 8,000 cars.

We have to have 7,000 cars for Prince Rupert. They borrowed about \$300 million from the Alberta Heritage Fund and they're not making enough to pay the interest; I'm not talking about principal. So we need cars for them. That's 15 million.

[Translation]

soit le blé, l'orge, le canola, le seigle ou le blé dur. Ils veulent nos céréales parce qu'elles sont propres. Pas plus tard qu'il y a deux semaines, les Japonais ont insisté pour que nous leur fournissions du canola. Ils étaient sur le point d'acheter du canola d'Australie ou d'ailleurs. Ils ont précisé qu'ils ne voulaient pas de ce genre de canola, qu'ils voulaient notre canola à nous.

Mais nous avons un problème. Par exemple, nos compagnies ferroviaires supportent un fardeau fiscal de 225 millions de dollars par an supérieur à celui de leurs concurrentes américaines, et nous attendons d'elles qu'elles offrent des encouragements, qu'elles prennent des initiatives. Si nous surtaxons nos compagnies ferroviaires—et je ne suis pas exactement un ami des sociétés ferroviaires—alors nous n'obtiendrons pas un service convenable. C'est impossible. Elles ne sont tout simplement pas compétitives. Il n'est pas surprenant que nos wagons céréaliers se dirigent vers les États-Unis et restent là-bas, et qu'ils y sont utilisés à des fins de surestrie.

On nous a dit que seulement 2 000 wagons étaient partis vers les États-Unis. Je ne le crois pas. Je dirais qu'au moins 4 500 wagons sont partis là-bas. Nous ne savons pas combien de wagons se trouvent au Mexique et nous ne les reverrons jamais de toute façon, mais en ce qui concerne les États-Unis, il faut que ces wagons nous reviennent.

En 1980, j'ai fait partie d'une commission mise sur pied par le gouvernement fédéral, sous la présidence du juge Emmett Hall. Nous avons demandé la construction de 4 000 wagons-trémie. Nous avions les usines nécessaires pour construire ces wagons en Nouvelle-Écosse et en Ontario. Cela ne s'est pas fait. Au lieu de cela, le gouvernement a décidé d'obtenir 5 000 à 7 000 wagons par crédit-bail, et peut-être davantage, en provenance des États-Unis. Nous nous sommes très bien débrouillés en 1981, en 1982, en 1983, et au cours des années suivantes jusqu'à l'an dernier.

Que s'est-il passé l'an dernier? Lorsque le système américain a connu des problèmes et que sa propre infrastructure était menacée, les wagons ont alors cessé d'être mis à notre disposition. Nous n'arrivions plus à en obtenir. Il nous en manque donc 5 000 à 7 000, en plus des 4 000 que nous n'avons pas construits. Nous avons une pénurie de wagons et il n'y en a tout simplement pas. Ce n'est pas seulement à Vancouver et à Prince Rupert que nous manquons de wagons, il nous en manque également à Thunder Bay.

Dans le milieu agricole, j'ai entendu un certain nombre de personnes dire que nous devrions exporter 40 à 50 millions de tonnes de céréales. Il n'y a qu'un seul problème: où allons-nous obtenir ces céréales pour les exporter? Nous ne pouvons pas produire toutes ces céréales.

Nous pouvons produire 32 millions de tonnes. De ces 32 ou 33 millions de tonnes, nous en avons besoin de huit millions pour Thunder Bay, sinon nous allons perdre ce circuit, et sa perte signifierait la fin du Canada. Nous devons faire en sorte que Thunder Bay demeure dans une certaine mesure viable. Nous avons donc besoin de ces 7 000 à 8 000 wagons.

Il nous faut 7 000 wagons pour Prince Rupert. Ils ont emprunté quelque 300 millions de dollars du Fonds du patrimoine de l'Alberta et ils ne font pas assez de bénéfices pour en payer les intérêts; je ne parle même pas du principal. Nous avons donc besoin de wagons pour eux. Cela fait 15 millions de tonnes.

[Texte]

[Traduction]

• 2120

Now, we need, let's say, 800,000 tonnes for the Port of Churchill, otherwise some people will be upset. We need about another million tonnes between Quebec City and Halifax—to satisfy Bunge, because they put some cleaning operations there, in Quebec City.

Now there are 16 million tonnes, let's say, left for Vancouver. We can handle 20 million to 25 million tonnes easily; we don't need any miracles. Existing facilities can handle 20 million tonnes, and we proved that.

In 1972, 650 grain workers handled 6.6 million tonnes of grain at that time. In the 1992 crop year we handled 20 million tonnes with the same number of grain workers. But I'm not going to credit the grain workers alone because the companies put technological changes into their grain elevators. Mechanization and automation took place and they spent millions and millions of dollars to improve their facilities. That's why we can handle 25 million or 26 million tonnes today with no difficulties whatsoever.

There is talk that we need a seven-day continuous operation. There's nothing wrong with seven-day continuous operation. Where coal is concerned, or potash or pulp, there's no problem because the product is always there, every year. In grain it is a little difficult. Some years are excellent years and let's say that 52 million to 55 million tonnes of grain are produced for Canada. Let's remember that we need 20 million to 22 million tonnes for our own consumption; some years less. Therefore, the companies are in no position to work 12 months a year every year, with seven days a week of continuous operation.

What they need is to work Monday to Friday, with a sixth day if the companies need the sixth day. When I suggested six or seven months a year in a good crop year they need that sixth day, and the sixth day is there. We did work this way all these years and we didn't have any problem.

Because I represent labour I have to speak about labour, about the feelings of the members of labour, and about what they're doing. Like I said, we've proved, ourselves, that we are productive and can handle. . . If we moved from 6.5 million tonnes to 20 million tonnes from 1972 to 1992 we did a good job—for the companies, for Canada, and for the farmers.

But I do believe the time has come in Canada for employees and management—I can only speak for the grain industry but it's not only for that industry—and everybody to develop a relationship in which more consideration will be given to producers, the farmers, and this country as a whole.

I believe that employees, especially our members, will have to adopt new ideas about how to work. We not only have to work harder, we have to work smarter. That is imperative.

Ensuite, il nous faut environ 800 000 tonnes pour le port de Churchill, sinon certaines personnes seraient vexées. Nous avons besoin d'un autre million de tonnes à répartir entre Québec et Halifax—pour satisfaire Bangie, parce qu'ils ont construit des installations de nettoyage à Québec.

Il reste environ 16 millions de tonnes pour Vancouver. Nous pouvons manipuler facilement 20 à 25 millions de tonnes, sans faire de miracle. Les installations existantes peuvent manipuler 20 millions de tonnes et la preuve en a été faite.

En 1972, 650 travailleurs céréaliers ont manipulé 6,6 millions de tonnes de céréales. Au cours de la campagne de 1992, nous avons manipulé 20 millions de tonnes avec le même nombre de travailleurs. Mais je ne donne pas tout le crédit aux travailleurs car les compagnies ont apporté des changements technologiques dans leurs silos à grain. La mécanisation et l'automatisation ont été introduites et les compagnies ont dépensé des millions et des millions de dollars pour améliorer leurs installations. C'est la raison pour laquelle nous pouvons manipuler 25 ou 26 millions de tonnes à l'heure actuelle sans aucune difficulté.

On parle de la nécessité de travailler en continu sept jours sur sept. Il n'y a rien de mal à fonctionner sept jour sur sept. Lorsqu'il s'agit du charbon, ou de la potasse, ou de la pâte à papier, il n'y a aucun problème car le produit est disponible chaque année. Pour ce qui est des céréales, c'est un petit peu délicat. Certaines années sont excellentes et on produit alors 52 à 55 millions de tonnes de céréales au Canada. N'oublions pas que nous avons besoin de 20 à 22 millions de tonnes pour notre consommation intérieure, certaines années un peu moins. Par conséquent, les compagnies ne sont nullement en mesure de travailler tous les ans pendant 12 mois à raison de sept jours de fonctionnement continu par semaine.

Ce qui leur faut, c'est travailler du lundi au vendredi, avec un sixième jour de travail en cas de nécessité. Lorsque j'ai suggéré que lors d'une bonne campagne les compagnies auraient besoin d'un sixième jour pendant six ou sept mois de l'année, c'est que ce sixième jour existe. Nous avons travaillé de cette façon au cours de toutes ces années et nous n'avons éprouvé aucun problème.

Étant donné que je représente le milieu syndical, je dois vous parler de ce milieu et des sentiments qu'éprouvent les travailleurs, et de ce qu'ils font. Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons prouvé que nous sommes productifs et que nous pouvons maintenir. . . Si nous sommes passés de 6,5 millions de tonnes en 1972 à 20 millions en 1992, nous avons fait du bon travail—pour les compagnies, pour le Canada et pour les agriculteurs.

Mais je suis persuadé que l'heure est venue au Canada pour les employés et les dirigeants—je ne peux parler qu'au nom de l'industrie céréalière, mais cela ne s'applique pas seulement à cette industrie—et pour tout le monde d'établir une relation dans laquelle on tiendra davantage compte des producteurs, des agriculteurs, et du pays dans son ensemble.

Je suis d'avis que les employés, en particulier nos membres, devront adopter de nouvelles méthodes de travail. Nous devons non seulement travailler plus fort, nous devons également travailler plus intelligemment. C'est impératif.

[Text]

We have to adopt four principles. On these principles I believe and know there will be many in the labour movement who will disagree with me. We need productivity, efficiency with that productivity, responsibility with that productivity, and flexibility. Without flexibility this country will never sustain the living standard we presently enjoy. It's impossible. But flexibility must be agreed upon between the unions and the management, then sold or explained to the membership.

[Translation]

Nous devons adopter quatre principes, à propos desquels j'estime et je suis persuadé que bon nombre de travailleurs ne seront pas d'accord avec moi. Nous avons besoin de productivité, d'efficacité avec cette productivité, de responsabilité avec cette productivité, et de souplesse. Sans souplesse, notre pays ne maintiendra jamais le niveau de vie dont il jouit à l'heure actuelle. C'est impossible. Mais il faut que les syndicats et le patronat s'entendent sur la souplesse, et puis vendent l'idée ou l'expliquent à leurs membres.

• 2125

I believe that everybody who ever works in the industry must be trained for four jobs, at least four jobs. These people then will work all these four jobs anytime anybody is sick or it otherwise is required or becomes necessary. That is the future. We have to learn—

À mon avis, tous les travailleurs de cette industrie doivent être formés pour pouvoir occuper quatre postes de travail, au moins quatre postes. Ces personnes pourront ensuite occuper ces quatre postes chaque fois que quelqu'un sera malade ou que la situation l'exigera. C'est l'avenir. Nous devons apprendre. . .

The Chairman: Excuse me. Do you want to just expand—four jobs within the industry, or four different vocations in a lifetime?

Le président: Veuillez m'excuser. Voulez-vous préciser votre pensée—quatre emplois dans l'industrie ou quatre professions différentes au cours de sa vie?

Mr. Kancs: Four jobs, let's say in our industry. We have some 15 different classifications. Every person will have to learn four jobs within these classifications. So eventually we can cut back on these classifications and become more flexible.

M. Kancs: Quatre emplois, dans notre industrie par exemple. Nous avons environ 15 classifications différentes. Chaque travailleur devra apprendre quatre emplois à l'intérieur de ces classifications. En fin de compte, nous pourrions réduire le nombre de ces classifications et devenir plus souples.

Let's say that five people will phone in and say that they are sick with flu and not going to come in, and they're all panel control operators, computer operators and quality control operators. You see, the workers who used to sweep the floors, they're gone. It's these kinds of workers who are working in this industry now. When these five people phone in and say they're not coming in, then within five minutes these five people must be replaced by another five people, and work continues, it never stops.

Disons que cinq personnes téléphonent et déclarent qu'elles ont la grippe et ne pourront pas se présenter au travail, et qu'elles sont toutes des régulateurs, des pupitreurs et des contrôleurs de la qualité. Vous savez, les travailleurs qui balayaient les planchers ont disparu. C'est maintenant ce genre de travailleurs qui oeuvrent dans notre industrie. Lorsque ces cinq personnes téléphonent et disent qu'elles ne peuvent se présenter, il faut les remplacer par cinq autres dans les cinq minutes qui suivent et le travail continue, il ne s'arrête jamais.

That is flexibility. It means training and retraining. In some grain elevators in Vancouver people are trained, but not in all. For the last 10 or 15 years I've been saying to these companies, if the day should ever come when you need this seven-day continuous operations, you need training and you need flexibility, otherwise what are you going to do with that seven-day continuous operation if you don't have trained people to take the place of these people who are going to take the time off? That's why flexibility is the future, not only in our industry, but I can only speak about our industry.

C'est ça la souplesse. Cela signifie formation et recyclage. Dans certains silos à grain de Vancouver, les gens sont formés, mais ce n'est pas le cas partout. Depuis 10 ou 15 ans, je ne cesse de répéter à ces compagnies que s'il advenait qu'elles aient jamais besoin de fonctionner en continu sept jours par semaine, elles auront besoin de formation et de souplesse, sinon comment pourront-elles s'organiser pour travailler en continu pendant sept jours si elles ne disposent pas du personnel compétent nécessaire pour remplacer les gens qui prendront des congés? C'est pourquoi l'avenir réside dans la souplesse, et pas seulement dans notre industrie, mais je ne peux parler qu'au nom de notre industrie.

We must have flexibility, and then they have to do something else. We have to let the employees participate in decision-making processes on a shop level, not at the board level. We're not ready for boards, but we have to be ready for shop-level participation, especially by the young people. The young people of today are finishing high school or college. They have more than grade 12. When you finish college, you have a couple of more grades there.

Nous devons disposer d'une grande souplesse, mais il y a plus à faire. Nous devons laisser les employés participer au processus décisionnel au niveau de chaque atelier syndical, mais pas au niveau du conseil syndical. Nous ne sommes pas prêts pour le faire au niveau des conseils, mais nous devons être prêts pour une participation au niveau de chaque atelier syndical, surtout chez les jeunes. Les jeunes d'aujourd'hui terminent leurs études secondaires ou collégiales. Ils ont plus qu'une 12^e année. Lorsqu'ils terminent le collégial, ils ont deux ou trois années de plus.

[Texte]

So they're intelligent and they're educated. They want to know. A foreman cannot just go and say you do this, you do this. That's not enough for these young people. They want to know why they have to do this. So you have to involve these young people, or we're going to lose them. Young people must participate.

In my age, probably it was different. When I first started I was young, but now everything is changing and we have to give the employees the opportunity to participate in decision-making processes.

The Chairman: I'm sure that there are many members of the committee who would like to hear more of this, but I'd like to get their input right at this time, if it's all right with you, unless you want to just. . . How much longer do you think you'll be?

A voice: Just a few more pages, Mr. Chairman.

The Chairman: Okay. Please go ahead, Mr. Kancs.

Mr. Kancs: No, I'm not going to go through all these pages. I just want to say that the employees and the companies, the managers, must work as a team.

All you have to do is go back to what happened to Australia ten years ago. They were in a very difficult position. But if you listen to what's happening in Australia today, management and employees and unions are working together to build Australia. So we have to do the same thing. We have to work as a team if we want to improve the productivity, improve the output. Again, maybe this will be difficult for some people to understand, but we have to work six and a half hours in eight hours, and work smart. If we can accomplish this, we'll be doing all right.

I know you want to ask questions about what's happening in Vancouver and why our grain doesn't go through, and I'm here to answer those questions, but there is talk that our transportation system is obsolete, that our transportation system must be changed. I do not believe that. I believe our transportation system needs a good overhaul. This transportation system was set up decades ago. Anything that was done before the 1990s must go. Nothing that happened before the 1990s. . . Many things were good and many things were bad, but Canada is at the point where we have to change, and this change must be accepted by all Canadians, not just by people in the unionized workforce.

We need action. As far as the grain transportation system is concerned, I believe we need a commissioner, a czar, who is responsible not only for grain transportation but for all commodity transportation. We need that man badly. We may call him a dictator, but he's not going to be.

It's very difficult to get that kind of a person appointed in a democracy, but it's not impossible. If we want to straighten out some of the problems we are presently going through, we need somebody who gives us leadership, and government has to participate in this leadership. Somebody has to lead us so that some of these problems will be eliminated.

[Traduction]

Les jeunes sont donc intelligents et instruits. Ils veulent savoir. Il ne suffit plus qu'un contremaître dise qu'il faut faire ceci ou faire cela. Cela ne suffit pas pour ces jeunes. Ils veulent savoir pourquoi ils doivent faire cela. Il faut donc faire participer ces jeunes, sinon nous les perdrons. Les jeunes doivent participer.

À mon époque, c'était sans doute différent. J'ai commencé à travailler lorsque j'étais très jeune mais tout change maintenant et nous devons offrir aux employés la possibilité de participer au processus décisionnel.

Le président: Je suis certain que bien des membres du Comité seraient prêts à vous écouter poursuivre sur ce sujet, mais j'aimerais connaître leurs impressions dès maintenant, si vous êtes d'accord, à moins que vous ne vouliez. . . Environ combien de temps vous faudra-t-il encore?

Une voix: Il ne reste que quelques pages, monsieur le président.

Le président: Très bien. Veuillez continuer monsieur Kancs.

M. Kancs: Non, je ne lirai pas toutes ces pages. Je veux simplement dire que les employés et les compagnies, les gestionnaires, doivent travailler en équipe.

Tout ce qu'il faut faire, c'est regarder ce qui s'est passé en Australie il y a dix ans. La situation était très délicate. Mais si vous suivez ce qui se passe en Australie aujourd'hui, les patrons et les employés et les syndicats collaborent pour bâtir l'Australie. Nous devons donc faire la même chose. Nous devons travailler en équipe si nous voulons améliorer la productivité, améliorer la production. Encore une fois, certaines personnes auront peut-être de la difficulté à comprendre, mais nous devons travailler six heures et demie en huit heures, et travailler intelligemment. Si nous sommes capables d'y parvenir, nous réussirons.

• 2130

Je sais que vous voulez poser des questions sur la situation à Vancouver et sur la raison pour laquelle nos céréales ne passent pas, et je suis ici pour répondre à ces questions, mais on dit que notre système de transport est désuet, qu'il faut le changer. Je ne le crois pas. À mon avis, notre système de transport a besoin d'une bonne refonte. Il a été mis sur pied il y a des décennies. Tout ce qui a été fait avant les années quatre-vingt-dix doit disparaître. Rien de ce qui s'est passé avant les années quatre-vingt-dix. . . Il y avait du bon et il y avait du mauvais, mais au Canada, le moment du changement est arrivé, et ce changement doit être accepté par tous les Canadiens, pas seulement par les travailleurs syndiqués.

Il faut agir. En ce qui a trait au système de transport des céréales, nous avons besoin d'un commissaire, d'un tsar, chargé non seulement du transport des grains mais du transport de toutes les denrées. Nous en avons absolument besoin. Nous pouvons appeler cela un dictateur, mais ce ne sera pas le cas.

Il est très difficile de faire nommer ce genre de personne dans une démocratie, mais ce n'est pas impossible. Si nous voulons résoudre certains des problèmes auxquels nous sommes actuellement confrontés, nous avons besoin d'une personne faisant preuve de leadership, et le gouvernement doit participer à ce leadership. Il faut que quelqu'un nous montre la voie afin de pouvoir éliminer certains de ces problèmes.

[Text]

You're not going to have miracles today or tomorrow, or next year or ten years from now. There are no miracles. It is my belief that God will provide food, but he's not going to cook our dinner. We are going to cook our dinners, gentlemen.

An hon. member: Well said.

Mr. Kancs: I'm ready for any questions anybody may have concerning the situation in Vancouver.

The Chairman: Thank you, Mr. Kancs.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Chairman, it's been a long day, so I'll be brief.

The Chairman: Don't be brief. This is the last witness and we're going to go. Anyone who wants to get in on the argument, come on and sit at the table.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Kancs, I appreciate your comments. I have only one question. I just want you to clarify it. Are you telling us that there is no problem unloading whatever grain is getting to the Vancouver terminal, that it is being loaded without delay? I think you said there were about 2,800 cars a week coming in. You could handle 52 cars, so that's—

Mr. Kancs: That's 5,200 cars.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): So you have room to efficiently handle another 2,200 cars. So there is no hold-up whatsoever at the terminals. Is that what you're saying?

Mr. Kancs: Let's take one day—Friday, April 22, 1994. Pioneer Grain unloaded 71 cars; Saskatchewan Wheat Pool, 129 cars; Alberta Wheat Pool, 56 cars; Pacific Elevators, 40 cars; UGG, 51 cars; and Prince Rupert, 28 cars. Prince Rupert should be 328; UGG, 151; Pacific Elevators, 240; Alberta Wheat Pool, at least 200; Pioneer Grain, 171; and Saskatchewan Wheat Pool, at least 200. That was Friday.

• 2135

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Has this been the trend for the last six months?

Mr. Kancs: This has been the trend for quite a few months.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): What you're saying, then, is that there is no problem handling the grain you're getting now at the Vancouver terminal.

Mr. Kancs: There is always a little problem. If the terminal is full of wheat when the canola cars have to be unloaded, then there is difficulty. But that kind of difficulty can be overcome.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): If in fact there's an average of—I said I'd be brief, didn't I?

The Chairman: You're briefer than usual, Mr. Harris.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): There's an average of around 2,800 cars. You have a 2,200 or 2,400 car leeway there, so the problems are minimal.

[Translation]

Il n'y aura pas de miracles aujourd'hui, ni demain, ni l'année prochaine, ni dans dix ans. Les miracles n'existent pas. À mon avis, Dieu nous donnera à manger, mais ce n'est pas lui qui fera notre cuisine. Messieurs, c'est nous qui devons faire notre cuisine.

Une voix: Bien dit.

M. Kancs: Je suis prêts à répondre à vos questions éventuelles concernant la situation à Vancouver.

Le président: Merci, monsieur Kancs.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur le président, la journée a été longue, et je serai donc bref.

Le président: Ne soyez pas bref. C'est le dernier témoin avant que nous partions. Quiconque souhaite participer au débat peut s'avancer et venir s'asseoir à la table.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur Kancs, j'apprécie vos commentaires. Je n'ai qu'une question à vous poser. J'aimerais tout simplement que vous éclairciez ce point. Êtes-vous en train de nous dire qu'il n'y a aucun problème de déchargement des céréales qui arrivent au terminal de Vancouver, qu'elles sont chargées sans retard? Vous avez dit je crois que vous receviez environ 2 800 wagons par semaine. Vous pourriez manutentionner 52 wagons, si bien que...

M. Kancs: Pas 52, 5 200.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Il vous reste donc de la place pour manutentionner de façon efficace 2 200 wagons supplémentaires. Il n'y a donc aucun retard dans les terminaux. C'est bien ce que vous avez dit?

M. Kancs: Prenons l'exemple d'une journée, le vendredi 22 avril 1994. Pioneer Grain a déchargé 71 wagons, Saskatchewan Wheat Pool 129, Alberta Wheat Pool 56, Pacific Elevators 40, UGG 51 et Prince Rupert 28. Prince Rupert devrait en décharger 328, UGG 151, Pacific Elevators 240, Alberta Wheat Pool au moins 200, Pioneer Grain 171 et Saskatchewan Wheat Pool au moins 200. C'était vendredi.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Cette tendance s'est-elle maintenue au cours des six derniers mois?

M. Kancs: Elle se maintient depuis plusieurs mois.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Ce que vous nous dites alors, c'est qu'il n'y a aucun problème à manutentionner le grain qui arrive à l'heure actuelle au terminal de Vancouver.

M. Kancs: Il y a toujours un petit problème. Si le terminal est rempli de blé lorsqu'il faut décharger les wagons de canola, alors il y a des problèmes. Mais ce genre de difficulté peut être surmonté.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Si, en fait, il y a en moyenne—j'ai dit que je serais bref, n'est-ce pas?

Le président: Vous êtes plus bref que d'habitude, monsieur Harris.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Il y a en moyenne environ 2 800 wagons. Vous disposez d'une marge de 2 200 à 2 400 wagons, si bien que les problèmes sont minimes.

[Texte]

Mr. Kancs: Oh, no, there are problems. We need the cars. We need grain.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): No, but I mean you're not getting so many cars that you can't handle them. You're getting not enough cars. You can handle a lot more. There's no hold-up on grain shipments, from your point of view, at your end.

Mr. Kancs: There's a hold-up of a grain shipment. . .the ships are waiting. Quite a few ships are waiting.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): But it isn't your guys holding it up. It's the fact that you don't have enough cars to unload. Is that right?

Mr. Kancs: Our people work 24 hours a day on three shifts unloading cars in all terminals, except for UGG, where we're going to start unloading on three shifts in about two weeks. We're setting up the system there. Every place else they're working three shifts.

What happens to us is that we're running out of cars on afternoon shifts and graveyard shifts, not on day shifts. We have plenty of cars on day shifts, but afternoons and graveyard shifts we're running out of cars.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Okay, so the cars simply aren't getting there?

Mr. Kancs: They're not there.

The Chairman: The cars aren't being spotted for you to unload? The cars are there but they're not being spotted, or the cars aren't in Vancouver to unload?

Mr. Kancs: I suggest the cars are not in Vancouver, because otherwise these grain companies would not let us stand around. You take 40 cars unloaded in Pacific Elevators. When you have three or four crews, do you have maybe 30 people standing around doing nothing? The grain company wages we receive are not too bad. We're fairly paid. Therefore, for these people to stand around or sweep the floors, there is no justification for it.

Mr. Jordan: Mr. Kancs, you started out saying you were not a friend of the railroad. Doesn't your livelihood depend on railroads to a large degree?

Mr. Kancs: Oh, definitely. I don't want to. . .if I said that we are overcharging in taxation \$225 million to our railroads, that is wrong.

Mr. Jordan: No, no, I was putting railroads in the context of what you represent. You said you weren't a friend of the railroad and then you were promoting this team approach. To me, starting out by saying you're not a friend of the railroads sets it up in kind of a confrontational way.

Mr. Kancs: Oh, no.

Mr. Jordan: That wasn't intended?

[Traduction]

M. Kancs: Oh non, il y a des problèmes. Nous avons besoin des wagons. Nous avons besoin des céréales.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Non, ce que je veux dire, c'est que le nombre de wagons que vous recevez ne dépasse pas votre capacité. Vous ne recevez pas suffisamment de wagons. Vous pouvez en manutentionner beaucoup plus. D'après vous, il n'y a rien chez vous qui retarde les expéditions de céréales.

M. Kancs: Il y a des retards dans les expéditions de céréales. . . Les bateaux attendent. Il y a beaucoup de bateaux qui attendent.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mais ce n'est pas la faute de vos membres. C'est à cause du fait que vous n'avez pas suffisamment de wagons à décharger, n'est-ce pas?

M. Kancs: Nos employés travaillent 24 heures sur 24 en trois équipes pour décharger les wagons dans tous les terminaux, sauf dans celui d'UGG, où nous commencerons le déchargement avec trois équipes dans environ deux semaines. Nous sommes en train d'implanter le système. Partout ailleurs, nous travaillons avec trois équipes.

Ce qui se passe, c'est que nous manquons une pénurie de wagons pour les équipes de l'après-midi et les équipes de nuit, pas pour les équipes du matin. Nous avons suffisamment de wagons le matin, mais il en manque l'après-midi et la nuit.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Très bien, ainsi ce sont tout simplement les wagons qui n'arrivent pas chez vous?

M. Kancs: Ils ne sont pas là.

Le président: On ne vous indique pas quels wagons vous devez décharger? Les wagons sont là mais on ne vous indique pas lesquels doivent être déchargés, ou bien les wagons ne sont pas là?

M. Kancs: Je dirais que les wagons ne sont pas à Vancouver, car, sinon, si c'était le contraire les compagnies céréalieres ne nous laisseraient pas nous tourner les pouces. Vous avez par exemple 40 wagons à décharger à Pacific Elevators. Lorsque vous avez trois ou quatre équipes, y a-t-il une trentaine de personnes qui restent là à ne rien faire? Le salaire que nous verse la compagnie céréalier n'est pas mauvais. Nous sommes assez bien payés. Par conséquent, rien ne justifie que ces gens se toument les pouces ou balaient le plancher.

M. Jordan: Monsieur Kancs, vous avez commencé en déclarant que vous n'étiez pas un ami des compagnies ferroviaires. Votre gagne-pain ne dépend-il pas dans une large mesure des compagnies ferroviaires?

M. Kancs: Oh bien sûr. Je ne veux pas. . . si j'ai dit que nous surtaxions nos sociétés ferroviaires de 225 millions de dollars, c'est faux.

M. Jordan: Non, non, je plaçais les sociétés ferroviaires dans le contexte de ce que vous représentez. Vous avez déclaré que vous n'étiez pas un ami des compagnies ferroviaires et ensuite vous vantez cette collaboration. Pour moi, lorsque l'on commence par dire que l'on n'est pas un ami des compagnies ferroviaires, on place le débat dans une sorte de situation de confrontation.

M. Kancs: Oh non.

M. Jordan: Ce n'était votre intention?

[Text]

Mr. Kancs: No, no, you're mistaken. Because I mentioned that \$225 million, I said that I'm not speaking for railroads, speaking on their behalf. That's what I meant. But I believe that the taxation system must be overhauled. They need relief; they need help.

Mr. Jordan: I'm sure that whichever group would come before us here would say they need help, but let's put that aside for a minute.

You also said there was a mess in Vancouver. Who caused the mess? Was it totally caused by management? Was labour not involved in this mess at all? They didn't have anything to do with it?

Mr. Kancs: It started in August 1993.

Mr. Jordan: What was the issue?

Mr. Kancs: No cars.

• 2140

Mr. Jordan: We have gone completely around the horn on this no cars. Having more cars would have to be a business decision. You just don't buy cars to keep people busy. You have to pay for the cars and make sure the cars are going to generate enough money so that you can pay your employees and give the farmers a good return on the grain. Do you just keep buying cars because...? You have to have some purpose for having extra cars on a constant basis; you can't go and order more cars so that a few people could do more work.

Mr. Kancs: No, it has nothing to do... Is Canada in question here? Grain generates for Canada \$5 billion in income annually. Therefore, the question here is Canada, not a few workers standing around.

Mr. Jordan: You can't just take a figure like \$5 billion annually; you have to put it in some kind of context. I don't know what that means, \$5 billion annually. That's like telling me that 200 cars were unloaded. I have no idea whether that is good or bad. But I do know that you have to be returning on the investment that you put in, and I think labour has to be considerate and flexible enough to know that if they aren't going to be a team player—you want them to be a team player here. They have to consider their employer once in a while, because if he isn't going to return a dollar or two, nobody is going to invest in that company, and then you're going to have to lay off workers.

Mr. Kancs: Just a minute, just a minute. You said about the necessity to have these cars. Every year we lease 5,000 to 7,000 hopper cars from the United States system; we've done it every year except for the last year, except for 1993. Why not?

Mr. Jordan: You would suggest that it was a mistake to ever have leased cars from the United States.

Mr. Kancs: No, I would suggest that these cars were probably not available, because the United States had a problem in Mississippi.

[Translation]

M. Kancs: Non, non, vous avez mal compris. Quand j'ai parlé des 225 millions de dollars, j'ai précisé que je ne parlais pas au nom des compagnies ferroviaires. C'est ce que je voulais dire. Mais je pense qu'il faut réviser le système fiscal. Les compagnies ferroviaires ont besoin d'aide.

M. Jordan: Je suis persuadé que n'importe quel groupe qui se présenterait devant nous dirait qu'il a besoin d'aide, mais mettons cela de côté pour l'instant.

Vous avez dit que c'était la pagaille à Vancouver. Qui a provoqué cette pagaille? Est-ce que c'est le patronat qui en est entièrement responsable? Les syndicats n'y sont-ils pas mêlés? N'y sont-ils pour rien?

M. Kancs: Cela a débuté en août 1993.

M. Jordan: Quel était le problème?

M. Kancs: Le manque de wagons.

M. Jordan: Nous avons déjà fait tout le tour de cette question du manque de wagons. Toute augmentation de leur nombre relèverait d'une décision commerciale. On n'achète pas d'autres wagons tout simplement pour tenir les gens occupés. Il faut les payer et être certain que les wagons vont rapporter suffisamment d'argent pour pouvoir payer les employés et assurer aux agriculteurs un bon rendement pour leur grain. Va-t-on tout simplement continuer d'acheter des wagons parce que...? Vous ne pouvez pas avoir en permanence un excédent de wagons sans une bonne raison. Vous ne pouvez pas commander d'autres wagons tout simplement pour que quelques personnes puissent faire davantage de travail.

M. Kancs: Non, cela n'a rien à voir avec... Le Canada est-il en cause? Le grain rapporte chaque année au Canada cinq milliards de dollars. Par conséquent, c'est du Canada que l'on parle ici, et non pas d'une poignée de travailleurs qui n'ont rien à faire.

M. Jordan: Vous ne pouvez pas tout simplement citer un chiffre comme cinq milliards de dollars par an; il vous faut le placer dans un certain contexte. Je ne sais pas ce que cela signifie, cinq milliards de dollars par an. C'est comme si vous me disiez que 200 wagons ont été déchargés. Je ne saurais dire si c'est bon ou mauvais. Ce que je sais, par contre, c'est que vous devez tirer un certain rendement de votre investissement, et je pense que les travailleurs doivent faire preuve de prévenance et être suffisamment souples pour reconnaître que s'ils ne veulent pas faire équipe avec vous... Dans ce cas-ci, vous voulez qu'ils fassent partie de l'équipe. Ils doivent songer de temps à autre à leur employeur. En effet, si celui-ci ne gagne pas un dollar ou deux, personne ne voudra investir de l'argent dans l'entreprise, et il y aura alors des mises-à-pied.

M. Kancs: Un instant, un instant. Vous avez parlé de la nécessité d'avoir ces wagons. Chaque année, nous louons 5 000 à 7 000 wagons-trémie aux États-Unis. C'est ce que nous avons fait chaque année, sauf l'an dernier, sauf pour 1993. Pourquoi?

M. Jordan: Estimez-vous qu'on n'aurait jamais dû louer des wagons aux États-Unis?

M. Kancs: Non, je pense que ces wagons n'étaient sans doute pas disponibles, parce qu'il y avait aux États-Unis un problème dans la région du Mississippi.

[Texte]

Mr. Jordan: Somebody used the term that we have been broadsided this year with conditions. Now, labour was willing. You have to be flexible when you get those conditions coming at you. You know that the Mississippi was flooded and that it was cold and that the demand was high. Is labour flexible enough to accommodate that sort of thing or do they stick to their contract?

Mr. Kancs: Contracts are negotiated every two or three years—it all depends.

Mr. Jordan: Would you build something in there, in the next contract, to accommodate this situation we have just gone through? It may happen again, and we want you guys to be a part of the team.

Mr. Kancs: Not only in the next contract. I suggested as early as March 30, 1994...on February 23, 1994, that the situation is here, the problem is here, and that we have to solve it. We have to forget our differences. Whatever our differences are, we have to forget these differences and get these ships loaded, cars unloaded, if the cars are here, and we have to work seven days a week, 24 hours a day. After we finish filling these ships, we can sit and argue again about our collective agreement. We've been in negotiations now for 18 months; three or four months more would not make any difference.

Our problem is not with labour dragging out negotiations. Sometimes it is very difficult to negotiate. This business of going into negotiations and three or four months later taking a strike vote and threatening...those days are gone. Nobody cares about strikes anymore.

Mr. Jordan: What was it that closed down the port there? Didn't that port close down there for a while?

Mr. Kancs: Unfortunately, it happened 13 days...the longshoremen got into a difficulty. I am not going to speak for longshoremen, as to who was right and who was wrong. Those 13 days impaired, but not significantly. The whole problem we're facing today started in August, September, October and November. Naturally it impaired, but it shouldn't have happened, I agree with you.

[Traduction]

M. Jordan: Cette année, nous avons été fortement secoués par les événements. Les travailleurs étaient tout à fait prêts. Il faut être souple lorsque vous êtes confronté à ce genre de situation. Vous devez savoir que le Mississippi a débordé, qu'il a fait froid et que la demande a été forte. Les travailleurs sont-ils assez souples pour s'adapter à ce genre de choses, ou bien s'en tiennent-ils simplement à leur convention collective?

M. Kancs: Les conventions sont négociées tous les deux ou trois ans... Cela dépend.

M. Jordan: Prévoiriez-vous quelque chose dans la prochaine convention, au cas où la même situation se reproduise. Cela pourrait survenir de nouveau, et nous aimerions que vous fassiez partie de l'équipe.

M. Kancs: Pas uniquement dans la prochaine convention. Dès le 30 mars 1994, ou peut-être même le 23 février, j'ai dit que la situation était là, que le problème était là, et qu'il fallait trouver une solution. Il nous faut oublier nos divergences d'opinion. Quelles qu'elles soient, il nous faut les oublier et charger ces bateaux, charger les wagons, si les wagons sont là, et travailler sept jours par semaine, 24 heures sur 24. Une fois qu'on aura rempli ces bateaux, on pourra s'asseoir et reprendre la discussion sur notre convention collective. Les négociations durent déjà depuis 18 mois; trois ou quatre mois de plus ne changeront rien.

Le problème n'est pas que le syndicat étire les négociations. Il est parfois très difficile de négocier. L'idée d'entamer des négociations et de prendre un vote de grève trois ou quatre mois plus tard et de menacer... Cela ne se voit plus de nos jours. Personne ne s'intéresse aux grèves aujourd'hui.

M. Jordan: Qu'est-ce qui a amené la fermeture du port là-bas? Ce port n'est-il pas resté fermé pendant quelque temps?

M. Kancs: Malheureusement, 13 jours... Les débardeurs ont connu quelques difficultés. Je ne peux cependant pas me prononcer au nom des débardeurs, ni vous dire qui avait tort et qui avait raison. Ces 13 jours ont entravé les choses, mais pas sérieusement. Le problème auquel nous nous trouvons confrontés aujourd'hui remonte aux mois d'août, septembre, octobre et novembre. Cela a bien sûr entravé les choses, et n'aurait jamais dû se produire; je suis d'accord avec vous là-dessus.

• 2145

Strikes sometimes impair and lock-outs impair not only farmers or business but the country as a whole. We have to take that into consideration. That is why we are not taking strike votes. Grain workers are 18 months in negotiations and we are refusing to take a strike vote.

I am going to tell you something. We are not going to strike, no matter what happens. We are not going to strike. I am going to tell you something else. We are not going to be locked out. Let them try. We are not going to be locked out.

Mr. Jordan: I know I am taking too much of my time, but I wish you the very, very best of luck in moving toward this team approach. I agree that is what we need, but it—

Mr. Kancs: That's the only way.

Les grèves et les lock-out nuisent parfois non seulement aux agriculteurs ou aux entreprises, mais au pays tout entier. Il nous faut tenir compte de cela. C'est pourquoi nous ne tenons pas de vote de grève. Les manutentionnaires de grains négocient depuis 18 mois, et nous refusons de prendre un vote de grève.

Je vais vous dire quelque chose. Nous n'allons pas faire la grève, quoi qu'il arrive. Nous n'allons pas faire la grève. Je vais vous dire autre chose. Nous n'accepterons pas un lock-out. Qu'ils s'y essaient. Nous n'accepterons pas un lock-out.

M. Jordan: Je sais que j'ai déjà pris trop de temps, mais je tiens à vous souhaiter bonne chance avec cette approche axée sur le travail d'équipe. Je conviens que c'est cela qu'il nous faut, mais ça... .

M. Kancs: C'est la seule façon.

[Text]

Mr. Jordan: —may be difficult.

The Chairman: Senator Olson.

Senator Olson: Thank you, Mr. Chairman.

I just want to follow up, Mr. Kancs, on what Mr. Harris said a few minutes ago when you were answering his questions. I was out to Vancouver, too, for a weekend about three weeks ago and the grain handling or the unloading of cars had come to an end, I guess, about 5 p.m. on Friday and it didn't open until Monday. Now, if I understand you properly, you say that your crews, the grainhandlers, were there at work ready to unload far more cars than they could get.

Mr. Kancs: As long as we can get the cars.

Senator Olson: That was the problem. You unloaded all that was available to unload.

Mr. Kancs: Yes. You see, for Saturdays and Sundays, companies have to give us overtime notice and the companies give us the notice. Unloading three shifts, Saturday, at one place. At another place, unloading three shifts Saturday, unloading three shifts Saturday. That notice goes up on Thursday, sometimes Wednesday. Friday, 10 minutes before we go home, companies come out and cancel unloading, shortage of cars.

Senator Olson: Because the cars were not in the side tracks at the harbour.

Mr. Kancs: Companies would never cancel if cars had been available any place in the vicinity. I don't know how far, say even 10 miles, 15 miles away from Vancouver. Companies would never cancel the ship because there is money involved. For every car unloaded, big money is involved here.

Senator Olson: I understand that.

Mr. Chairman, I don't have any more questions, but I think we've come to a point where I may say to you that there is a very serious contradiction in the evidence that has been presented to the committee.

The Chairman: Yes, there is.

Senator Olson: Very, very serious contradiction.

Thank you very much, Mr. Kancs.

The Chairman: I am going to come up this line and come back that line. I am tired of making selections. Is that okay with you guys?

Mr. Steckle: I haven't got a whole lot to ask, but really I guess at this point, you being the last witness, we thought we could hang it all on you. We were going to blame you for all the troubles.

You've surprised us, pleasantly surprised us, for the fact that you have related to this concept of team approach. I am glad, and I commend you for that. That's one of the most commendable things I can say to anyone who has witnessed to us today, because I think we have to work together.

I can't believe, from the witnesses we have heard, that we have had the contradiction—the senator said it just a moment ago—contradiction, 180 degrees diametrically opposed views held as to where the problem lies. I am really confused now. I

[Translation]

M. Jordan: . . .pourrait être difficile.

Le président: Le sénateur Olson.

Le sénateur Olson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Kancs, j'aimerais revenir sur ce que M. Harris a dit il y a quelques instants lorsque vous répondiez à ses questions. Je suis moi aussi allé à Vancouver. J'y ai passé une fin de semaine il y a environ trois semaines, et le travail de manutention des grains ou de déchargement des wagons s'était terminé, je pense, vers 17 heures le vendredi, pour ne reprendre que le lundi. Si j'ai bien compris vos propos, vos équipes, les manutentionnaires céréaliers, étaient en poste, prêts à décharger beaucoup plus de wagons qu'il n'y en avait.

M. Kancs: Dans la mesure où il y en a.

Le sénateur Olson: C'était là le problème. Vous avez déchargé tous les wagons qui étaient là.

M. Kancs: En effet. Voyez-vous, pour les samedis et les dimanches, les compagnies doivent nous donner un préavis pour les heures supplémentaires à faire, et c'est ce qu'elles font. Le samedi, il y aura trois quarts de travail pour décharger, à un endroit. Ailleurs, encore trois quarts le samedi. L'avis est affiché le jeudi, parfois le mercredi. Le vendredi, 10 minutes avant qu'on ne quitte, la compagnie annule le travail de déchargement: pas assez de wagons.

Le sénateur Olson: Parce que les wagons n'étaient pas sur les voies de débord au port.

M. Kancs: Les compagnies n'annuleraient jamais s'il y avait des wagons dans les environs, même à 10 ou 15 milles de Vancouver. Les compagnies n'annuleraient jamais le bateau, parce que cela représente beaucoup d'argent. Chaque wagon déchargé vaut beaucoup d'argent.

Le sénateur Olson: Je comprends cela.

Monsieur le président, je n'ai pas d'autres questions, mais je pense que nous en sommes arrivés à un point où je peux vous dire qu'il y a une sérieuse contradiction dans les témoignages qui ont été présentés au Comité.

Le président: En effet.

Le sénateur Olson: Une très très sérieuse contradiction.

Merci beaucoup, monsieur Kancs.

Le président: Je vais monter de ce côté-ci et redescendre de côté-là. Je ne veux plus avoir à faire de choix. Cela vous convient-il?

M. Steckle: Je n'ai pas beaucoup de questions à poser, mais vu que vous êtes le dernier témoin, on avait pensé tout rejeter sur vous. On allait vous rendre responsable de tous les maux.

Vous nous avez surpris, et très agréablement, avec votre concept de travail d'équipe. J'en suis heureux, et je vous en félicite. C'est l'une des choses les plus louables dont j'aie entendu parler aujourd'hui, je pense en effet qu'il faut travailler ensemble.

J'ai du mal à comprendre qu'avec les témoins que nous avons entendus il y ait une telle contradiction—le sénateur en a parlé il y a quelques instants—nous avons entendu des avis diamétralement opposés sur la source réelle du problème, et je

[Texte]

think we'll have to make decisions based on all this confusion. I guess we will have to draw from it some sort of semblance of order and make decisions. But if in fact it is not cars waiting in Vancouver to be unloaded that is the problem, and if you people are prepared to work the weekend if you have to, then obviously the problem lies somewhere else and I trust you are telling us the truth.

Mr. Kancs: I am. There is one problem, naturally, involved about us working more than eight hours overtime per week. We have a section here in part III of the Canada Labour Code, section 169. We introduced this section in 1964 and I was part of introducing that section right here in this beautiful city of Ottawa. I worked with Labour Canada because we believed that people worked too much overtime and therefore became tired and caused accidents. So we had to protect them, and we did.

[Traduction]

suis maintenant tout à fait perplexe. Je pense qu'il nous faudra prendre des décisions à partir de cette confusion. Il nous faudra en tirer des conclusions et prendre des décisions. Quoi qu'il en soit, si le problème n'est pas que les wagons sont à Vancouver en train d'attendre d'être déchargés, et si vous êtes prêts à travailler la fin de semaine s'il le faut, alors le problème se trouve ailleurs, et je compte que vous nous dites la vérité.

M. Kancs: Tout à fait. Mais il y bien sûr un problème si nous faisons plus de huit heures de travail supplémentaire par semaine. Je songe à l'article 169 de la partie III du Code canadien du travail. Nous avons obtenu l'inclusion de cet article en 1964, et j'étais de ceux qui sont venus en faire la demande dans cette belle ville qu'est Ottawa. J'y ai travaillé avec Travail Canada, car nous pensions que les gens faisaient trop d'heures supplémentaires, qu'ils se fatiguaient et provoquaient ensuite des accidents. Nous pensions devoir les protéger, et c'est ce que nous avons fait.

• 2150

At the same time, we introduced overtime averaging permits, which gave us the opportunity and permission to work 416 hours overtime a year. We have exercised that right since 1964. Companies and unions jointly approached Labour Canada and got this overtime averaging permit. It worked very well.

While we were in negotiations in February last year, companies, after 30 years, discovered this section 169 and imposed overtime restrictions on their employees. Now we can work only eight hours per week, no more. If I work one hour overtime on Monday, I cannot work on Saturday. If you work two hours overtime on Tuesday for some reason or another, you cannot work on Saturday.

The Chairman: Mr. Kancs, I'm going from memory, but doesn't that section also say that could be altered with the permission of the worker or the company?

Mr. Kancs: Yes, we can get an averaging permit, Mr. Chairman, and we can rotate our overtime. Everybody works an equal amount of overtime, but does not exceed 416 hours a year. That can be done. It was done before and must be done again.

I had a meeting yesterday for four hours with Lorne Hehn, the chief commissioner of the Canadian Wheat Board. We discussed ways and means and who is going to facilitate between the companies and ourselves so we can approach Labour Canada. I know Labour Canada will give us their blessing because the grain must move.

This problem can be solved provided the union is willing. We are willing to sign the papers with management and go to Labour Canada so that can be settled. I phoned second parties last night and there is going to be a meeting on Monday between management and labour. I hope we are going to straighten out this predicament, if not forever then until we get rid of these ships and get these grain cars unloaded. Mr. Hehn promised there will be 5,400 cars per week coming by about May

Nous avons par la même occasion créé un système autorisant l'établissement d'une moyenne des heures supplémentaires, ce qui nous a donné la possibilité et la permission de faire 416 heures supplémentaires sur une année. C'est un droit que nous exerçons depuis 1964. Les compagnies et les syndicats avaient déposé conjointement une demande à Travail Canada et c'est ainsi qu'ils ont obtenu ce mécanisme, qui a très bien fonctionné.

Alors que nous étions en pleines négociations en février dernier, les compagnies ont découvert, 30 ans plus tard, l'existence de cet article 169 et elles ont imposé à leurs employés une limitation du nombre d'heures supplémentaires. Nous ne pouvons plus en faire que huit par semaine. Si je fais une heure supplémentaire le lundi, je ne peux pas travailler le samedi. Si vous faites deux heures supplémentaires le mardi, pour une raison ou une autre, vous ne pouvez pas travailler le samedi.

Le président: Monsieur Kancs, mon souvenir n'est peut-être pas exact, mais cet article ne dit-il pas également que cela peut être modifié avec la permission du travailleur ou de la compagnie?

M. Kancs: Oui, monsieur le président, nous pouvons obtenir une autorisation d'établissement de moyenne et nous pouvons également faire une rotation avec nos heures supplémentaires. Tout le monde fait le même nombre d'heures supplémentaires, et il ne faut pas dépasser 416 heures par an. C'est tout à fait faisable. Cela se faisait et il faudrait y revenir.

J'ai passé quatre heures en réunion hier avec Lorne Hehn, président de la Commission canadienne du blé. Nous avons discuté de la façon de faire et de la question de savoir qui va être l'intermédiaire entre les compagnies et nous-mêmes afin que nous puissions nous adresser à Travail Canada. Je sais que Travail Canada va nous donner sa bénédiction, car le grain doit bouger.

Ce problème pourrait être réglé à condition que le syndicat soit d'accord. Nous sommes prêts à signer les papiers avec le patronat et à aller voir les gens de Travail Canada pour que cette question soit réglée. J'ai fait quelques appels téléphoniques hier soir, et il va y avoir une rencontre lundi entre le patronat et le syndicat. J'espère que nous pourrions régler cette situation, sinon pour de bon, au moins suffisamment pour pouvoir nous occuper de ces bateaux et décharger les

[Text]

22 or 23. We should be ready to unload them and fill the ships. The union is ready and willing.

Yesterday morning, Mr. Chairman, we agreed to something with the companies that unions seldom agree to. For instance, on the waterfront we have our meal breaks, say, in the afternoon shift at 7:30 p.m., longshoremen have theirs at 8:30 p.m., and longshoremen foremen at 9 p.m. We are losing productivity.

So what did we do? We agreed with the companies to move our meal hours, our lunch breaks, to the longshoremen's meal hours and lunch breaks, even if it is going to be five and a half hours between eating. We are not going to stop productivity. We are not going to impair productivity. If we have to move—sure, the contract says after four hours we are entitled to a meal break. Sometimes principles will have to be pushed aside and put back as soon as everything is over. That is our belief.

Mr. Steckle: I'd like one quick response. I want one more commitment. I believe I heard you say you will never strike again.

Mr. Kancs: No, never. I said never is never. Never is a long time.

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Kancs: For all these years we are on the record that we very seldom strike. I have been negotiating these contracts for 45 years. By the way, I started that union. I do not personally believe in strikes.

• 2155

Mr. Steckle: And work to rule?

Mr. Kancs: Sometimes, yes, you have to—

Some hon. members: Oh, oh.

Mr. Kancs: —but a strike is a completely different question.

On Friday we signed a collective agreement on behalf of our Alberta office workers. I would have never signed it—never—because we're not going to impair the farmers more than they are impaired right now. We agreed to the terms of that collective agreement. They're no good. These are young ladies—office workers, marvellous people—and they work hard. I had to tell them, "I'm sorry, but please accept these terms because we cannot afford to shut down."

Mr. Steckle: Thanks very much.

The Chairman: Mr. Easter.

Mr. Easter: Thank you, Mr. Chairman.

I do have a couple of questions. I want to make a comment relative to Jim's remark on the railways, their investment in rolling stock costing them so much money, and so on. There will be no contradictions on my part, I'll tell you, Mr. Chairman.

[Translation]

wagons de grains. Monsieur Hayne a promis qu'il y aurait 5 400 wagons chaque semaine à partir du 22 ou du 23 mai environ. Nous devrions être prêts à les décharger et à remplir les bateaux. Le syndicat est tout à fait prêt à le faire.

Hier matin, monsieur le président, nous nous sommes entendus avec les compagnies sur quelque chose que les syndicats acceptent rarement. Sur le port, nous avons nos pauses-repas, mettons, à 19h30, pour ce qui est du quart de l'après-midi. Les débardeurs ont leur pause à 20h30, et les contremaîtres des débardeurs à 21 heures. Nous perdons sur le plan productivité.

Alors qu'avons-nous fait? Nous nous sommes entendus avec les compagnies pour déplacer nos heures de repas, nos pauses-repas de façon à ce qu'elles collent avec celles des débardeurs, même si cela voudra dire qu'il nous faudra attendre cinq heures et demie entre les repas. Nous ne voulons pas nuire à la productivité. S'il nous faut bouger... bien sûr que la convention dit qu'après quatre heures de travail, nous avons droit à une pause-repas. Cependant, il faut parfois mettre les principes de côté pour y revenir lorsque tout est fini. C'est du moins ce que nous croyons.

M. Steckle: J'aimerais une réponse rapide. J'aimerais avoir encore un engagement de votre part. Il me semble vous avoir entendu dire que vous ne ferez plus jamais la grève.

M. Kancs: Non, plus jamais. Jamais, c'est jamais. Jamais, c'est long.

Des voix: Oh! Oh!

M. Kancs: Pendant toutes ces années, nous n'avons que très rarement fait la grève. Je négocie ces conventions depuis 45 ans. Je signale en passant que c'est moi qui suis à l'origine du syndicat. Personnellement, je ne crois pas aux grèves.

M. Steckle: Et la grève du zèle?

M. Kancs: Oui, parfois, il faut...

Des voix: Oh! Oh!

M. Kancs: ...mais une grève, c'est tout à fait différent.

Vendredi, nous avons signé une convention collective pour le compte de nos employés de bureau en Alberta. Je ne l'aurais jamais signée, jamais, car nous n'allons pas mettre encore plus de bâton dans les roues aux agriculteurs. Nous avons accepté les clauses de cette convention collective. Elles ne sont pas bonnes. Ces jeunes femmes qui travaillent dans les bureaux sont des personnes formidables et elles travaillent très fort. J'ai dû leur dire: «Cela m'ennuie, mais je vous demande d'accepter ces conditions, car nous ne pouvons pas nous permettre de fermer».

M. Steckle: Merci beaucoup.

Le président: Monsieur Easter.

M. Easter: Merci, monsieur le président.

J'aurais quelques questions à poser. J'aimerais tout d'abord faire une observation au sujet de la remarque de Jim relativement aux chemins de fer: il a dit que leur investissement dans le matériel roulant leur coûtait tant, etc. Je peux vous dire, monsieur le président, qu'il n'y aura pas de contradiction de ma part.

[Texte]

When we entered into the WGTA, which the railways supported, there were certain obligations they were supposed to abide by. They got along for years by leasing rolling stock. As a result of being able to lease rolling stock, they never made the capital investment to have that rolling stock in place when it was needed.

I think we have to exercise our responsibilities and see that the GTA makes them live up to obligations to which they committed themselves at that time. I made that reference earlier.

Henry, good to see you here. How much of the congestion we're involved with right now is a result of the longshoremen's strike? Secondly, what would moving to seven-day continuous work at Vancouver do for us in terms of preventing this problem?

Mr. Kancs: The longshoremen work a seven-day continuous operation. They are paid very well. They are paid time and a half overtime for Saturdays. So are grain workers. They are paid time and a half for Saturdays and double-time for Sunday, so they cannot complain about the salaries they are paid for their work.

But they are not only paid for their work. They are paid for the fumigants, pesticides and grain dust. After 30 years in the grain industry, you have to quit or retire because your lungs will go out with cancer. You'll be dead. These are the facts of life.

Your question is on how much impairment there was. There's no question it did contribute to this problem. There's another thing. This section 169 is contributing to this problem. It's not the major factor, but it is contributing. On our part we—the grain workers and grain companies—must straighten this out. We must. There's no question—we must. Whatever we have to do, that has to be straightened out in connection with the grain movement.

Mr. Easter: I just have a final question. Who do you then see, Henry, from your perspective as responsible for this shortage of rolling stock, for causing this demurrage and this shortage of supply in place when we are in position to unload at Vancouver? Who do you see as responsible?

Mr. Kancs: I would say that we do not have these 5,000 to 7,000 cars. It is very difficult to play God for the problems in Mississippi, but it happened. If you believe in God, somebody created that mess there. In the American system, if there are shortages in the United States, they will never lease you one car, but they're taking our cars and using our cars for storage facilities in the United States. They're using our cars for interstate transfer.

[Traduction]

Avec l'adoption de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, que les compagnies de chemins de fer ont appuyée, elles devaient honorer certaines obligations. Elles se sont débrouillées pendant des années en louant du matériel roulant. Cela étant, elles n'ont jamais consenti les investissements nécessaires pour s'assurer que ce matériel serait en place lorsqu'on en aurait besoin.

Je pense qu'il nous faut assumer nos responsabilités et veiller à ce que ces compagnies respectent les engagements qu'elles ont pris lors de l'adoption de la loi que je viens de mentionner.

Henry, je suis très heureux de vous voir ici. Jusqu'à quel point la congestion que l'on constate à l'heure actuelle résulte de la grève des débardeurs? Deuxièmement, l'adoption d'une semaine de travail continue de sept jours à Vancouver permettrait-elle d'éviter ce problème?

M. Kancs: Les débardeurs travaillent en régime continu de sept jours. Ils sont très bien payés. Le samedi, ils sont payés au taux majoré de moitié. Il en est de même pour les manutentionnaires céréaliers. Ils sont payés au taux majoré de moitié le samedi et au taux double le dimanche. Ils ne peuvent donc pas se plaindre de ce qu'ils touchent pour leur travail.

Mais ils ne sont pas uniquement payés pour leur travail. Il faut également tenir compte des produits de fumigation, des pesticides et des poussières cérésières. Au bout de 30 ans dans l'industrie cérésièrè, il faut démissionner ou prendre sa retraite sans quoi on risque d'avoir le cancer du poumon et d'en mourir. C'est une réalité que l'on ne peut contourner.

Vous demandiez dans quelle mesure la grève avait entravé les choses. Il est évident qu'elle a contribué au problème. Mais il y a autre chose. L'article 169 contribue lui aussi au problème. Ce n'est pas là le principal facteur, mais c'est tout de même un élément. En ce qui nous concerne, c'est nous, c'est-à-dire les manutentionnaires du grain et les compagnies cérésières, qui devons régler cela. Il le faut. C'est impératif. Quoi que nous fassions, il faut régler cette question de transport de grains.

M. Easter: J'aurais une dernière question. À votre avis, Henry, qui est responsable de cette pénurie de matériel roulant, de ces wagons bloqués quelque part et de ce manque d'approvisionnement alors qu'on est tout à fait en mesure de décharger à Vancouver? Qui est selon vous responsable?

M. Kancs: Nous n'avons pas ces 5 000 à 7 000 wagons. Je ne veux pas jouer à Dieu, mais il y a eu des problèmes dans la région du Mississippi, et des problèmes très réels. Si vous croyez en Dieu, il y a quelqu'un qui a créé tout ce problème. Dans le système américain, s'il y a pénurie quelque part, ils ne vous loueront jamais un wagon, mais ils prennent nos wagons et s'en servent pour faire de l'entreposage aux États-Unis. Ils utilisent nos wagons pour les transferts entre états.

• 2200

Who says what they are using our cars for? If we had these 5,000 or 7,000 cars leased by the United States, we wouldn't have this problem. It's very difficult to say that the railroads are guilty. I'm not going to say that.

Mr. Easter: Gee, you guys are nice to the railroads.

Qui sait pour quoi ils utilisent nos wagons? Si nous avions ces 5 000 ou 7 000 wagons loués par les États-Unis, nous n'aurions pas ce problème. Il est très difficile de dire que les compagnies de chemin de fer sont coupables. Je ne vais pas dire cela.

M. Easter: Vous êtes très gentil à l'égard des compagnies de chemin de fer.

[Text]

Mr. Kancs: I'm going to say give us that transportation commissioner or the czar I asked for 20 or 30 years ago. I'm asking you again to give us that person.

I'm sorry that Otto Lang has such a good job now in Winnipeg. There would be the perfect man.

An hon. member: He's also a Liberal.

The Chairman: Jake, let's go.

Mr. Kancs: There's nothing wrong with Liberals; I'm a liberal too.

Mr. Benoit: We'll get along fine then.

Mr. Kancs: I have respect for anybody. I believe the farmers believe in Canada. As long as you believe in Canada. . .

I came to this country from a little country called Latvia, and I discovered that this is God's country. I lived in Sweden, Norway, and Denmark when I left Latvia. I loved Sweden, but this is better, especially Vancouver, you know. My God!

The Chairman: Maybe you should just leave it at that.

Mr. Hoepfner: Keep the gentleman going, I think we're starting to waken up.

Thanks for your input. Mr. Kancs?

Mr. Kancs: Kancs. That's a Latvian name. Canadians pronounce it Kancs, which is wrong; it's pronounced "Kans".

Mr. Hoepfner: What would you think of Mr. Esquirol as a czar?

Mr. Kancs: He's a very good farmer, God bless him, but not a czar.

Mr. Hoepfner: We need somebody with law and order.

Now I want to get back to the cars. You've unloaded 400 cars in a day, right? That means that you unload about 2,000 in a week, I think 2,800 was what you were saying.

Mr. Kancs: Yes.

Mr. Hoepfner: We have 22,000 hopper cars in the railway system. Where are all the cars?

Mr. Kancs: There's a little place in Prince Rupert owned by some company—I just wanted to name it but won't—and they sometimes have 200, 300, or 350 of our hopper cars sitting there as a storage facility. They're using our hopper cars for a storage facility. If they can do that, then other people besides the United States will do the same thing. We have to charge demurrage. They're not charging anybody anything, not a penny.

Mr. Hoepfner: But Mr. Kancs, as far as demurrage is concerned, I pay for it. I pay for your wages, I pay for everything, and I haven't got anything left to pay any more demurrage.

Mr. Kancs: We need these cars for the turn-around time. If cars are sitting loaded someplace and waiting to be unloaded for a week, it's all right, but for two or three months it's not all right.

[Translation]

M. Kancs: Donnez-nous donc le commissaire au transport ou le tsar que je vous ai demandé il y a 20 ou 30 ans. Je vous renouvelle ma demande.

Cela m'ennuie qu'Otto Lang ait aujourd'hui un si bon poste à Winnipeg. Ce serait le candidat idéal.

Une voix: Et il est libéral par-dessus le marché.

Le président: Jake, allons-y.

M. Kancs: Ce n'est pas un défaut que d'être un Libéral; je suis libéral moi aussi.

M. Benoit: Dans ce cas, nous nous entendrons très bien.

M. Kancs: Je respecte tout le monde. Je pense que les agriculteurs croient en notre pays. Et tant que vous croyez au Canada. . .

Je suis arrivé ici d'un petit pays, la Lettonie, et j'ai découvert que le pays de Dieu, c'est ici. Après avoir quitté la Lettonie, j'ai vécu en Suède, en Norvège et au Danemark. J'ai adoré la Suède, mais c'est mieux ici, surtout Vancouver, vous savez. Mon Dieu!

Le président: Vous devriez peut-être vous arrêter là.

M. Hoepfner: Qu'il poursuive, je pense qu'on commence à se réveiller.

Merci de votre participation. Monsieur Kancs?

M. Kancs: Kancs. C'est un nom letton. Les Canadiens le prononcent Kancs, mais il faut le prononcer «Kans».

M. Hoepfner: Que diriez-vous si l'on nommait M. Esquirol au poste de tsar?

M. Kancs: Il est très bon agriculteur, Dieu le bénisse, mais ce ne serait pas un bon tsar.

M. Hoepfner: Il nous faut quelqu'un qui puisse faire la loi.

J'aimerais maintenant revenir sur la question des wagons. Vous avez déjà déchargé 400 wagons en une journée, n'est-ce pas? Ce qui donne à peu près 2 000 wagons dans une semaine; vous avez parlé de 2 800, je crois.

M. Kancs: Oui.

M. Hoepfner: Nous avons dans le système ferroviaire quelques 22 000 wagons-trémie. Où sont-ils tous?

M. Kancs: Il y a un petit endroit à Prince-Rupert qui appartient à une compagnie—je voulais vous en dire le nom, mais je ne le ferai pas—et il lui arrive de garder 200, 300 ou 350 de nos wagons-trémie et de s'en servir comme entrepôt. Si elle peut le faire, alors d'autres, en plus des Américains, feront la même chose. Il faut demander des redevances de stationnement. Eux, ils ne facturent rien à personne, pas un cent.

M. Hoepfner: Mais, monsieur Kancs, en ce qui concerne les droits de stationnement, je paye. Je paye votre salaire, je paye tout, et il ne me reste rien pour payer davantage pour ce stationnement.

M. Kancs: Il nous faut ces wagons pour la durée de rotation. Si des wagons pleins sont garés quelque part et attendent d'être déchargés pendant une semaine, ça va, mais si l'attente doit durer deux ou trois mois, ça ne va pas.

[Texte]

Mr. Hoepfner: I agree with you.

I have another question for you. You're talking about a seven-day cycle but you still want time and a half and double time, right?

Mr. Kancs: Naturally.

Mr. Hoepfner: Why not hire some more people? We have 1.5 million people unemployed.

Mr. Kancs: Think about it. We all have families; we all have children.

Mr. Hoepfner: So do we.

Mr. Kancs: My son is grown up and he's a lawyer, God bless him, and he's making good money.

• 2205

When you're young and have small children and a wife. . . I'm not saying that I'm going to church, but some people do go to church, and some people take their young sons and daughters to play baseball, hockey, football, or whatever. If I had to sacrifice my Saturday or Sunday to be away from my family, surely I should be compensated for doing so. That's all we're saying. We worked for—

Mr. Hoepfner: Thanks for that comment, because I have to combine that grain on Saturday and Sunday too, and nobody gives a darn what I get for it.

Mr. Kancs: It's unfortunate that France started this war. It started this war and the prices went down and down. I remember when farmers did receive \$5 or \$6 for a bushel and they were fairly satisfied. I remember when they received \$8 or \$9 a bushel for flax and they were satisfied.

Mr. Hoepfner: I can remember \$2.

Mr. Kancs: Then the price went down. It's not us, in Canada, who are responsible for it. Forces beyond—

Mr. Hoepfner: You're against strikes, I gather.

Mr. Kancs: I am against them.

Mr. Hoepfner: We still lose 20.7 days a year in strikes. Give us the answer to solve that problem.

Mr. Kancs: To solve that problem, we in our industry. . . You're a farmer, I hope?

Mr. Hoepfner: Yes, I am.

Mr. Kancs: In our industry there must be tripartite consultation. The unions, management, and farmers must be part of that consultation team. You farmers should be sitting in at our negotiating table, as in Vancouver last week, as observers—not very many, perhaps two or three. Just watch what we're doing and what we're saying, and see how foolishly we behave sometimes. Then you'll be able to come back to your farms and judge for yourselves as to who is guilty and who is innocent.

[Traduction]

M. Hoepfner: Je suis d'accord avec vous.

J'ai encore une autre question à vous poser. Vous parlez d'un cycle de sept jours, mais vous voulez toujours avoir droit au taux majoré de moitié et au taux double, n'est-ce pas?

M. Kancs: Bien sûr.

M. Hoepfner: Pourquoi ne pas embaucher plus de personnel? Il y a 1,5 million de chômeurs au Canada.

M. Kancs: Pensez-y. Nous avons des familles; nous avons des enfants.

M. Hoepfner: Nous aussi.

M. Kancs: Mon fils, qui est grand maintenant, est avocat, Dieu le bénisse, et il gagne bien sa vie.

Lorsque vous êtes jeune et que vous avez des enfants en bas âge et une femme. . . Je ne dis pas que vais à l'église, mais certains vont à l'église et certains emmènent leurs jeunes fils et filles jouer au base-ball, au hockey, au football ou faire n'importe quoi d'autre. Si je dois sacrifier mon samedi ou mon dimanche loin de ma famille, je demande à être indemnisé pour cela. C'est tout ce que nous disons. Nous avons travaillé pendant. . .

M. Hoepfner: Je vous remercie de cette remarque, car je dois moissonner moi-aussi les samedis et dimanches, et personne ne se préoccupe le moins du monde de ce que cela me rapporte.

M. Kancs: Il est regrettable que la France ait déclenché cette guerre. Elle a ouvert cette guerre et, depuis, les prix sont en chute libre. Je me souviens de l'époque où les agriculteurs touchaient 5 ou 6\$ le boisseau; ils étaient relativement satisfaits de leur sort. Je me souviens lorsqu'ils touchaient 8 ou 9\$ le boisseau pour le lin, et ils étaient satisfaits.

M. Hoepfner: Je me souviens aussi de 2\$.

M. Kancs: Puis le prix s'est effondré. Ce n'est nous, au Canada, qui en sommes responsables. Des forces qui dépassent. . .

M. Hoepfner: Je suppose que vous êtes opposé aux grèves.

M. Kancs: J'y suis opposé.

M. Hoepfner: Nous continuons à perdre 20,7 jours par an à cause des grèves. Donnez-nous la solution à ce problème.

M. Kancs: Pour résoudre ce problème, nous dans notre secteur. . . Vous êtes agriculteur, j'espère?

M. Hoepfner: Oui, je le suis.

M. Kancs: Dans notre secteur, il faut des consultations tripartites. Les syndicats, le patronat et les agriculteurs doivent figurer dans l'équipe de consultation. Vous, agriculteurs, devriez siéger à notre table de négociations, comme à Vancouver la semaine dernière, à titre d'observateurs—peut-être pas en grand nombre, peut-être deux ou trois. Regardez simplement ce que nous faisons et ce que nous disons, et voyez combien les comportements sont stupides parfois. Vous pourrez ensuite rentrer dans vos exploitations et juger par vous-même qui est coupable et qui est innocent.

[Text]

Mr. Hoepfner: But I have no clout to do anything about it, if I sit in.

Mr. Kancs: No, but you would know the truth, and if you know the truth then both sides will start behaving themselves.

I say to workers in our industry that they not only have to work harder, they have to work smarter. We have to be told sometimes, as Lorne Hehn, the chief commissioner of the Canadian Wheat Board, told me and my friends yesterday, that we are going to have to straighten this problem out with management or somebody else will straighten this problem out for us.

I conveyed this message to the chief negotiator and the management team. I said I had received this message and they must have received the message too. So we had better sit down and straighten out our differences because strikes cannot take place in this industry at this particular time or in the next two or three years. The farmer must get back on his feet and has to receive fair prices for the work he puts in. Then we can start—

Mr. Hoepfner: Striking again.

Mr. Kancs: No, no, no, we can start. . . I would like to say a word about strikes, but I'm not going to say it. Strikes are not necessary. We have to learn that.

We have little disputes, arguments, and disagreements. There is nothing wrong with disagreements. But we have to learn to sit down and communicate, participate, and share. Companies must share their vision and their views with us on how we should operate. Let us know. Let us be partners. That's all we're asking for. Let us be tripartite partners, not only with management and ourselves; let's involve somebody else.

Mr. Hoepfner: I agree with you 100%. Thank you very much. I enjoyed that.

Mr. Benoit: One Japanese buyer said that we should just have a strike month and get it all out of the way throughout one month, then at least move grain reliably for the rest of the year. Perhaps that's not a bad idea.

You made a statement that we simply don't have enough cars and you said we need more cars. Then, a little later on, you said there are so many cars sitting there being used for storage and the United States has a lot of our cars in that country. There seems to be a contradiction.

Is the problem that we have enough cars but they're not being used efficiently because they're being used for storage or are going to the States or a variety of other reasons?

Mr. Kancs: Number one, we do not have enough cars. If we can lease from the United States 5,000, 6,000, 7,000, or 8,000 cars every year without interruption you don't have to build any cars. But you can't rely on the United States, that they're going to lease, so therefore we must lease the cars.

[Translation]

M. Hoepfner: Mais je n'ai aucun pouvoir de rectifier quoi que ce soit si je ne suis qu'observateur.

M. Kancs: Non, mais vous connaîtrez au moins la vérité, et si vous connaissez la vérité, tout le monde devra commencer à mieux agir.

Je dis aux travailleurs dans notre industrie qu'ils doivent non seulement travailler plus, mais mieux. Il faut que quelqu'un nous rappelle parfois, comme Lorne Hehn, le président de la Commission canadienne du blé, nous l'a dit à moi et à mes amis hier, que nous allons devoir régler nos problèmes avec le patronat, sinon quelqu'un d'autre va le faire à notre place.

J'ai transmis ce message au négociateur en chef et à l'équipe patronale. J'ai dit que l'on m'avait communiqué ce message et qu'ils doivent l'avoir reçu également. Qu'il valait mieux s'asseoir et essayer de s'entendre, car il est exclu que des grèves puissent être tolérées dans cette industrie dans la situation actuelle et pendant encore deux ou trois ans. Il faut que l'agriculteur puisse retomber sur ses pieds et toucher un juste prix pour son travail. Ensuite on pourra commencer. . .

M. Hoepfner: À refaire la grève.

M. Kancs: Non, non, non, nous pouvons commencer. . . J'aimerais dire un mot des grèves, mais je ne le ferai pas. Les grèves ne sont pas nécessaires. C'est une chose qu'il va falloir apprendre.

Nous avons des petits conflits, des disputes. Il n'y a rien de mal à cela. Mais nous devons apprendre à négocier, à communiquer, à participer et à partager. Les employeurs doivent nous communiquer leur vision et leurs vues sur la façon dont nous devrions travailler. Qu'ils nous le disent. Soyons partenaires. C'est tout ce que nous demandons. Soyons des partenaires tripartites, non seulement avec le patronat et nous-mêmes, faisons intervenir une troisième partie.

M. Hoepfner: Je suis d'accord avec vous à 100 p. 100. J'ai apprécié cet entretien.

M. Benoit: Un acheteur japonais nous a dit qu'il faudrait avoir un mois réservé à la grève pour s'en débarrasser; on pourrait au moins acheminer le grain de façon plus fiable pendant le reste de l'année. Ce ne serait peut-être pas une mauvaise idée.

Vous avez dit que nous manquons tout simplement de wagons, qu'il en faut davantage. Puis, un peu tard, vous avez dit qu'il y a trop de wagons immobilisés qui servent d'entrepôt et qu'un grand nombre de nos wagons sont États-Unis. Il semble y avoir une contradiction.

Le problème est-il que les wagons sont en nombre suffisant mais mal utilisés, parce qu'ils servent à l'entreposage ou qu'ils sont envoyés aux États-Unis ou pour diverses autres raisons.

M. Kancs: Premièrement, nous n'avons pas assez de wagons. Si nous pouvions louer aux États-Unis 5 000, 6 000, 7 000 ou 8 000 wagons chaque année, sans interruption, nous n'aurions pas besoin d'en construire d'autres. Mais on ne peut être assuré que les États-Unis nous les loueront toujours, c'est pourquoi il faut en construire.

[Texte]

[Traduction]

• 2210

The other question you asked was if the cars are used efficiently. The cars were used as a storage facility. Let these companies, small or big, who are using our cars as a storage facility build little domes. Farmers are not using grain cars as a storage facility. They build some facilities to store their grain. Why should these companies be permitted to use our cars? And if they do, pay demurrage.

Mr. Benoit: So you're saying let's deal with the inefficient use problem and maybe we don't need more cars.

In Australia it takes two people to load a ship, and one is there mainly for safety reasons. In Vancouver, normally there are six or more getting paid to load a boat. Now if things are so efficient in Vancouver, why is that?

Mr. Kancs: That's longshoremen, and I do not represent longshoremen.

Mr. Benoit: You must know what goes on though. You're union.

Mr. Kancs: Naturally I know what's going on, but. . .

Mr. Benoit: Okay. It's probably not productive to. . .

Mr. Kancs: That's an unfair question on your part. I represent the grain workers and I cannot very well say anything.

Mr. Hoepfner: We'll allow you to.

Mr. Kancs: I know, but—

The Chairman: Let's go to Mr. Harris. Have you asked any questions yet?

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Actually, I started.

The Chairman: Just a moment. This has been most enlightening. Does anybody have any questions for Mr. Kancs? Mr. Jordan.

Mr. Jordan: You mentioned the health risks that your workers go through and the way to compensate for that is to pay them more money. Is that right?

Mr. Kancs: Yes, so they can retire earlier. We're saying 30 years and out, no more than 30 years in the grain industry.

Mr. Jordan: Because of the proven health risk that grain dust has.

Mr. Kancs: Not grain dust. There's nothing wrong with grain dust. It is the fumigants and pesticides and other chemicals.

Mr. Jordan: But haven't we got two issues going here? Haven't we got a health issue and a labour issue? And aren't you trying to address it by paying them more money when we should be addressing the health issue?

Vous demandez ensuite si les wagons sont correctement exploités. Les wagons sont souvent utilisés comme entrepôt. Que les compagnies, grandes ou petites, qui utilisent les wagons comme moyen d'entreposage construisent de petits dômes. Les agriculteurs ne se servent pas de wagons de chemin de fer comme moyen d'entreposage. Il construisent des silos pour cela. Pourquoi ces compagnies seraient-elles autorisées à utiliser des wagons? Si elles le font, qu'elles payent des droits de stationnement.

M. Benoit: Vous dites donc que, si l'on réglait le problème de la mauvaise exploitation, on n'aurait peut-être pas besoin de wagons supplémentaires.

En Australie, il faut deux personnes pour charger un navire, et l'un des deux est là surtout pour des raisons de sécurité. À Vancouver, on paie normalement une équipe de 6 ou plus pour charger un navire. Pourquoi cette différence, si on travaille si efficacement à Vancouver?

M. Kancs: Il s'agit des débardeurs, et je ne représente pas les débardeurs.

M. Benoit: Mais vous devez savoir ce qui se passe. Vous êtes un syndicat.

M. Kancs: Naturellement, je sais ce qui se passe, mais. . .

M. Benoit: D'accord. Cela ne sert probablement à rien de. . .

M. Kancs: Ce n'est pas une question très loyale. Je représente les travailleurs céréaliers et je ne puis vraiment rien dire.

M. Hoepfner: Nous vous permettons de le faire.

M. Kancs: Je sais, mais. . .

Le président: Passons à M. Harris. Avez-vous déjà posé des questions?

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): En fait, j'ai commencé.

Le président: Juste un moment. Tout cela a été des plus intéressants. Quelqu'un a-t-il des questions pour M. Kancs? Monsieur Jordan.

M. Jordan: Vous avez mentionné les risques pour la santé de vos travailleurs et vous avez dit que la façon de les indemniser est de les payer davantage. Est-ce exact?

M. Kancs: Oui, afin qu'ils puissent prendre leur retraite plus tôt. Nous disons qu'il ne faut pas travailler dans ce métier pendant plus de 30 ans, pas plus de 30 ans dans la manutention des céréales.

M. Jordan: À cause des risques avérés pour la santé que représente la poussière de céréale.

M. Kancs: Ce n'est pas la poussière. Il n'y a pas de problème avec la poussière. Ce sont les fumigants et pesticides et autres produits chimiques.

M. Jordan: Mais est-ce que l'on mélange pas là deux problèmes? Il y a un problème de santé et un problème salarial. Est-ce que vous n'essayez pas de régler le problème de santé en augmentant les salaires, alors qu'il faudrait régler le problème de santé?

[Text]

Mr. Kancs: We did address the health issue by introducing Bill C-169 and now it's kind of put a stranglehold on us. As to the health issue, maybe in the asbestos industry it is the same thing as in the grain industry. In the asbestos industry nobody should work 30 years. I worked very closely with Dr. Moira Yeung and Dr. Grzybowski from UBC on respiratory functions for many, many years, and it is proven.

Mr. Jordan: I'm not arguing with them. I am saying that maybe we should be looking at the health issue, not paying the people more for working in condition in which they perhaps shouldn't be working at all. I think you're going at it the wrong way.

The Chairman: Members of the panel, I want to thank you all very much. We've been sitting here since 3:30 p.m. I appreciate your indulgence. I want to thank the folks here. We've already lost one clerk and we had to pull in a rookie to take over. It's been a long session.

Mr. Kancs, I thank you for appearing and the ladies and gentlemen in the audience for bearing with us and being witnesses. I said that Mr. Kancs would be available to answer one question from anyone in the audience. You're going to have to come up and we're going to use the microphone on the corner and we're going to have a little fun. Would you mind, Mr. Kancs?

Mr. Kancs: No.

The Chairman: Does anyone want to ask our guest a question?

Mr. Esquirol: I have an answer for the gentleman who asked how many men or women it takes to load a boat. There is one gang assigned to each spout. One gang consists of four men, or women I guess, and there are up to four spouts per boat. So you could have sixteen longshoremen or a minimum of four.

• 2215

Mr. Benoit: What about Australia?

Mr. Esquirol: I've never been there.

The Chairman: Does anyone else want to make an intervention?

Mr. Kancs: I want to answer that question.

The Chairman: I thought you would.

Mr. Kancs: Technological change and automation will straighten out that problem fairly fast. Right now at the UGG terminal a process is taking place where we grain workers are going to lose six people because we have to accept automation and technological change. That is our future.

The Chairman: Thank you.

Mr. Kancs: So that'll be straightened out there too.

The Chairman: This meeting is adjourned.

[Translation]

M. Kancs: On l'a fait avec le projet de loi C-169 qui est en train de nous étrangler. Pour ce qui est de la santé, le problème est peut-être le même dans l'amiante que dans les céréales. Personne ne devrait travailler plus de 30 ans dans l'amiante. J'ai eu des contacts très étroits pendant de très nombreuses années avec le D^r Moira Yeung et le D^r Grzybowski de l'Université de Colombie-Britannique sur les fonctions respiratoires, et c'est prouvé.

M. Jordan: Je ne le conteste pas. Je dis qu'il faudrait peut-être s'attaquer au problème sanitaire au lieu de payer les gens davantage pour travailler dans des conditions qui ne devraient peut-être pas exister du tout. Je pense que vous prenez le problème par le mauvais bout.

Le président: Je remercie beaucoup les membres du panel. Nous siégeons depuis 15h30 et j'apprécie votre indulgence. Je tiens à remercier tout le monde ici. Nous avons déjà perdu un greffier et nous avons dû faire venir un débutant pour le remplacer. Cette séance a été longue.

Monsieur Kancs, merci beaucoup d'avoir comparu, et merci, mesdames et messieurs dans la salle, de votre attention et de vos témoignages. J'ai dit que M. Kancs accepterait de répondre à une question venant du public. Vous allez devoir vous approcher de la table et parler dans le microphone du coin, et nous allons nous amuser un peu. Êtes-vous d'accord, monsieur Kancs?

M. Kancs: Oui.

Le président: Quelqu'un souhaite-t-il poser une question à notre invité.

M. Esquirol: J'ai une réponse pour le monsieur qui demandait combien d'hommes ou de femmes il faut pour charger un navire. Il y a une équipe assignée à chaque goulot. Une équipe se compose de quatre hommes, ou peut-être femmes, et il y a jusqu'à quatre goulots par navire. Vous pourriez donc avoir 16 débardeurs, mais en tout cas un minimum de quatre.

M. Benoit: Et en Australie?

M. Esquirol: Je n'y suis jamais allé.

Le président: Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir?

M. Kancs: Je veux répondre à cette question.

Le président: Je le pensais bien.

M. Kancs: Le changement technologique et l'automatisation vont résoudre ce problème très rapidement. À l'heure actuelle, au terminal UGG, nous les travailleurs céréaliers allons perdre six emplois parce qu'il nous faut accepter l'automatisation et le changement technologique. C'est ce qui nous attend.

Le président: Je vous remercie.

M. Kancs: Ce problème sera donc réglé aussi.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From CN Rail:

Sandi Mielitz, Vice-President, Western.

From CP Rail System:

Rick Sallee, Vice-President, Marketing and Sales, Heavy Haul;
Axel Conradi, General Manager, Marketing-Grain, Heavy Haul.

From Canadian Wheat Board:

Robert Roehle, Head, Corporate Communications;
Robert Harris, Director, Grain Transportation, Western.

From Canada Grains Council:

Douglas Campbell, President and Chief Executive Officer.

From Western Canadian Wheat Growers Association:

Hubert Esquirol, President.

From Canadian Wheat Board Advisory Council:

Wilf Harder, Chairman;
Roy Atkinson, Member.

From Grain Workers' Union:

Henry Kancs, Secretary-Treasurer.

TÉMOINS

De CN Rail:

Sandi Mielitz, vice-président, Région de l'Ouest.

Du Réseau CP Rail:

Rick Sallee, vice-président, Marketing et Ventes, Transport massif;
Axel Conradi, directeur général, Marketing-Trafic céréalier.

De la Commission canadienne du blé:

Robert Roehle, directeur, Communications générales;
Robert Harris, directeur, Opérations ferroviaires de l'Ouest.

Du Conseil des grains du Canada:

Douglas Campbell, président et premier dirigeant.

De «Western Canadian Wheat Growers Association»:

Hubert Esquirol, président.

Du Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé:

Wilf Harder, président;
Roy Atkinson, membre.

De «Grain Workers' Union»:

Henry Kancs, secrétaire-trésorier.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, May 5, 1994

Wednesday, May 11, 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 6

Le jeudi 5 mai 1994

Le mercredi 11 mai 1994

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Future Business

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, specifically grain transportation

CONCERNANT:

Travaux futurs

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent, spécifiquement le transport du grain

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 5, 1994

(8)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met jointly with the Sub-Committee on Grain Transportation of the Standing Committee on Agriculture and Agri-Food *in camera* at 3:37 o'clock p.m. this day, in Room 705, La Promenade, the Chairperson, Joe Comuzzi, of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway, presiding.

Members of the Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway present: Joe Comuzzi, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Members of the Sub-Committee on Grain Transportation present: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake Hoeppner, Jean-Paul Marchand, and Paul Steckle.

Senator present: The Honourable Senator Bud Olsen.

Other Members present: Leon Benoit, Garry Breitzkreuz.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

By unanimous consent, Wayne Easter took the Chair as Acting Chairperson.

The Sub-Committee proceeded to consider a draft letter to the Minister of Transport and the Minister of Agriculture.

It was agreed, — That the draft letter, as amended, be adopted for presentation to the Ministers on Friday, May 6, 1994.

At 5:45 o'clock p.m., the Sub-Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, MAY 11, 1994

(9)

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 3:38 o'clock p.m. this day, in Room 269, West Block, the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Other Members present: John Maloney.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From the Council of Maritime Affairs: Ramon Gralewicz, President, Seafarers International Union; George Miller, President, Canadian Lake Carriers Association; Capt. Maury Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild; and John Fuchs, Executive Director.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1*).

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 5 MAI 1994

(8)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports tient une réunion conjointe à huis clos avec le Sous-comité du transport du grain du Comité permanent de l'agriculture et de l'agro-alimentaire, à 15 h 37, dans la salle 705 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Joe Comuzzi (président du Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent).

Membres du Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent: Joe Commuzi, Dick Harris, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Membres du Sous-comité du transport du grain: Bernie Collins, Wayne Easter, Jake Hoeppner, Jean-Paul Marchand et Paul Steckle.

Sénateur présent: L'hon. sénateur Bud Olsen.

Autres députés présents: Leon Benoit et Garry Breitzkreuz.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

À l'unanimité, Wayne Easter est désigné président suppléant.

Le Sous-comité examine une lettre destinée au ministre des Transports et au ministre de l'Agriculture.

Il est convenu — Que la lettre, modifiée, soit adoptée pour être présentée aux ministres le vendredi 6 mai.

À 17 h 45, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 11 MAI 1994

(9)

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 15 h 38, dans la salle 269 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi, (président).

Membres du Sous-comité présents: Joe Commuzi, Michel Guimond, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Autre député présent: John Maloney.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Council of Maritime Affairs: Ramon Gralewicz, président, Syndicat international des marins; George Miller, président, Canadian Lake Carriers Association; Capitaine Maury Sjoquist, président national, Guilde de la marine marchande du Canada; John Fuchs, directeur exécutif.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

John Fuchs made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 5:01 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

John Fuchs fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 17 h 01, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

ELLEN SAVAGE

Clerk of the Sub-Committee

La greffière du Sous-comité

ELLEN SAVAGE

[Texte]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, May 11, 1994

[Traduction]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 11 mai 1994

• 1536

The Chairman: Good afternoon, ladies and gentlemen. This is the subcommittee on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system pursuant to Standing Order 108(1).

With us today are several very fine gentlemen who also happen to be witnesses. We are very interested in the evidence we will hear today. Let me first introduce Mr. Roman Gralewicz, who is the president of the Seafarers' International Union. Welcome, Mr. Gralewicz.

Mr. Roman Gralewicz (President, Seafarers' International Union; Council of Maritime Affairs): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: With you is Mr. George Miller, president of the Canadian Lake Carriers Association. Welcome, Mr. Miller. Also, Captain Maury Sjoquist—

Captain Maury Sjoquist (National President, Canadian Merchant Service Guild, from the Council of Maritime Affairs): Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Nice to see you again. Also John Fuchs, the executive director.

Mr. John Fuchs (Executive Director, Council of Maritime Affairs): Thank you, Chairman.

The Chairman: Mr. Gralewicz, you are not only the president of the Seafarers' International Union, you also have some international obligations. Would you mind listing what those are? Then we will listen to your evidence.

Mr. Gralewicz: Thank you, Mr. Chairman. First I want to thank you and the committee for taking valuable time out to have us present our briefs. Mr. Fuchs will be doing that on our behalf instead of us going through it and being repetitious.

I hold a post of the international union that is the Seafarers' International Union of North America. I am the executive vice-president there because I am getting to be a senior citizen. I guess I am one of the oldest guys on the committee now. I also represent the maritime trades department in Canada and in the United States. That is an arm of the international union. It has some 50,000 members it represents in the marine field.

In the last few decades I have represented the Seafarers' International Union and Canada with the ILO and the IMO. I also am with the ITF. All that and a buck and a half will get you on a bus. That's about it.

The Chairman: Or a good cup of coffee.

Mr. Gralewicz: It's always nice to have a good cup of coffee. I'm sure you have made an effort to get some good coffee here today.

I start our presentation by having Mr. Fuchs give a little background on COMA, which we all are part of. The Great Lakes Lake Carriers Association, Maury Sjoquist with the guild, ourselves and the Canadian Marine Officers Union, which represents marine engineers, form this association. Mr. Fuchs is heading it up for us. We would like him to start off the presentation. Thank you.

Le président: Bon après-midi, mesdames et messieurs. Le Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent se réunit conformément à l'ordre de renvoi 108(1).

Nous allons entendre aujourd'hui d'excellents témoins. Nous sommes très intéressés par les témoignages que nous entendrons aujourd'hui. Je vous présente d'abord monsieur Roman Gralewicz, président du Syndicat international des marins canadiens. Soyez le bienvenu, monsieur Gralewicz.

M. Roman Gralewicz (président, Syndicat international des marins canadiens, conseil des affaires maritimes): Merci, monsieur le président.

Le président: Vous êtes accompagné de M. George Miller, président de l'Association canadienne des armateurs des Grands lacs, ainsi que du capitaine Maury Sjoquist. . .

Le capitaine Maury Sjoquist (président national, Guilde de la marine marchande du Canada, conseil des affaires maritimes): Merci, monsieur le président.

Le président: C'est agréable de vous revoir. Il y a aussi John Fuchs, directeur exécutif.

M. John Fuchs (directeur exécutif, conseil des affaires maritimes): Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Gralewicz, vous êtes président du Syndicat international des marins canadiens, mais vous avez aussi des obligations internationales. Auriez-vous l'obligeance de nous les décrire? Nous entendrons ensuite votre témoignage.

M. Gralewicz: Merci, monsieur le président. D'abord, je tiens à vous remercier, ainsi que le comité, de prendre le temps de nous entendre présenter notre mémoire. M. Fuchs s'en chargera pour nous, ce qui évitera les répétitions.

J'occupe un poste au sein du syndicat international qu'est le Syndicat international des marins de l'Amérique du Nord. J'y suis vice-président exécutif, parce que je commence à prendre de l'âge. Je suis probablement l'un des plus vieux au comité actuellement. Je représente aussi les gens de mer au Canada et aux États-Unis. Il s'agit d'un volet du syndicat international, qui représente environ 50 000 membres dans le secteur maritime.

Depuis quelques décennies j'ai représenté le Syndicat international des marins du Canada à l'OIT et à l'OMI. Je suis aussi à la Fédération internationale des transports. Avec tout ça et 1,50\$, on peut prendre le bus. C'est à peu près tout.

Le président: Ou avoir une bonne tasse de café.

M. Gralewicz: C'est toujours agréable de boire un bon café. Je suis certain que vous avez veillé à ce qu'il y ait du bon café ici aujourd'hui.

Je prierais d'abord M. Fuchs de présenter brièvement le CAM, dont nous faisons tous partie. L'Association canadienne des armateurs des Grands lacs, Maury Sjoquist à la Guilde, nous-même et l'Union canadienne des officiers de la marine marchande, qui représente les mécaniciens maritimes, forment cette association. M. Fuchs la dirige pour nous. Nous aimerions qu'il commence la présentation. Merci.

[Text]

The Chairman: Thank you, Mr. Gralewicz. Mr. Fuchs.

• 1540

Mr. Fuchs: Thank you, Chairman. I have left our presentation with the clerk. It is somewhat long. What I will do is take us through that but not laboriously, because I think there will be some questions. We would like to leave sufficient time to address. . .

The Chairman: You are the only witnesses today, Mr. Fuchs, so feel free.

Mr. Fuchs: Let me just start at the beginning with our council, the Council of Maritime Affairs. It is a joint labour-management body established in 1991 for the Canadian flag shipping Great Lakes shipping industry. I guess it is fair to say the driving force behind the creation of the council is a recognition by both the seafarer members and the shipowners that the industry's viability depends upon the adoption of human resource measures that do two things: aid the competitiveness of the industry and enhance employment prospects for Canadian seafarers. That is the essence of why the organization got going.

Just to reiterate the composition of the council, right now we have four member organizations. They were also the founding member organizations. Three you have already met, the SIU, the Merchant Service Guild, and the Canadian Lake Carriers Association. There is a fourth member organization, the Canadian Marine Officers Union, which represents the marine engineer officers.

It is important to appreciate in our comments that where the council is coming from is from the point of human resources. This is the concern of the council and these are the sorts of things we deal with, things that affect the people who work in our industry, the crews who work on our ships. In that connection, I should point out that the council does not deal with or replace collective bargaining. It is not set up and it is not attempting to replace collective bargaining. It is in a sense a complement to the collective bargaining processes in the industry.

We appreciate the work of the subcommittees dealing with the St. Lawrence Seaway system as a whole. I think it is fair to say that there is a very strong and close linkage between our industry and the St. Lawrence Seaway system in its entirety. We will attempt in our opening comments to draw out some of the human resource implications of the work before the subcommittee.

You have already heard from several witnesses who have touched upon aspects of the Great Lakes shipping industry. It is not our intent here to cover the same ground. As you are all aware by now at this stage in your proceedings, I think it is fair to say that the Canadian Great Lakes shipping industry moves vast quantities of bulk commodities, coal, iron ore, grain, tanker products, salt, etc. You are well aware of that.

I think it is also recognized by now that there is a very strong economic dependency of the entire St. Lawrence Seaway system on the operations of our industries. There are the revenues for the St. Lawrence Seaway Authority that are generated through our operations. There are the revenues in tax bases provided to the communities along the seaway system.

[Translation]

Le président: Merci, monsieur Gralewicz. Monsieur Fuchs.

M. Fuchs: Merci, monsieur le président. J'ai remis notre mémoire au greffier. Il est un peu long. Je vais vous en donner les grandes lignes, parce qu'il y aura probablement des questions. Nous voudrions laisser assez de temps pour discuter. . .

Le président: Vous êtes nos seuls témoins aujourd'hui, monsieur Fuchs, alors sentez-vous à l'aise.

M. Fuchs: Je présente d'abord notre organisme, le Conseil des affaires maritimes. Il s'agit d'un organisme patronal-syndical créé en 1991 à l'intention de l'industrie canadienne du transport maritime dans les Grands lacs. L'élément déclencheur de la création du conseil a probablement été la prise de conscience, par les marins et les armateurs, que la viabilité de l'industrie dépend de l'adoption de mesures relatives aux ressources humaines qui permettront d'atteindre deux objectifs: favoriser la compétitivité de l'industrie et améliorer les perspectives d'emploi des marins canadiens. Voilà en gros pourquoi l'organisation a été créée.

Pour vous rappeler la composition du conseil, disons qu'il y a actuellement quatre organisations membres. Elles étaient aussi les membres fondateurs. Vous en avez déjà rencontré trois, le Syndicat international des marins canadiens, la Guilde de la marine marchande et l'Association canadienne des armateurs des Grands lacs. Il y a une quatrième organisation membre, l'Union canadienne des officiers de la marine marchande, qui représente les officiers.

Il importe de comprendre que le conseil a été fondé dans la perspective des ressources humaines. C'est ce domaine qui l'intéresse. Nous nous intéressons aux questions touchant les gens qui oeuvrent dans notre industrie, les membres des équipages qui travaillent sur nos navires. À cet égard, je signale que le conseil ne s'occupe pas des négociations collectives et ne les remplace pas. Il n'a pas été créé dans cette intention et il ne tente pas de remplacer le processus de négociation collective dans l'industrie.

Nous apprécions le travail du sous-comité qui s'intéresse à la Voie maritime du Saint-Laurent dans son ensemble. Il est probablement juste d'affirmer qu'il existe un lien très fort et très étroit entre notre industrie et la Voie maritime du Saint-Laurent. Nous tenterons dans les minutes qui viennent de faire ressortir quelques-unes des implications, pour les ressources humaines, des travaux du sous-comité.

Vous avez déjà entendu plusieurs témoins aborder des aspects du transport maritime dans les Grands lacs. Nous n'avons pas l'intention de revenir sur ces questions. Comme vous le savez tous maintenant, l'industrie canadienne du transport maritime dans les Grands lacs transporte d'immenses quantités de matières premières en vrac, charbon, minerai de fer, grains, produits transportés en citerne, sel, etc. Vous le savez tous déjà.

On reconnaît aussi maintenant que l'ensemble de la Voie maritime dépend fortement des activités de nos industries. Les recettes de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent proviennent de nos activités. Il y a aussi des recettes découlant de l'assiette fiscale que représentent les collectivités établies le long de la voie maritime.

[Texte]

There are all sorts of industries related to the operation of the industry and which depend on our continuing operations. There are marine institutes providing training, all sorts of allied and associated industries. There is a very strong interlinkage here between the Canadian Great Lakes shipping industry specifically and the St. Lawrence Seaway system as a whole.

[Traduction]

Toutes sortes d'industries sont reliées aux activités de la nôtre et dépendent de notre santé continue. Il y a des instituts de marine qui assurent la formation, toutes sortes d'industries connexes. Il y a des liens très étroits entre l'industrie canadienne du transport maritime dans les Grands lacs et la Voie maritime.

● 1545

In terms of magnitude of some of the impact, in a recent year the operation of our fleet involved a payroll of some \$132 million. The purchase of food, fuel, lubricants and other supplies totalled over \$86 million. Transporting the crews to and from the ships and their assignments involved payments to airlines of over \$5 million.

At the present time the fleet we are addressing comprises approximately 60 vessels having a combined tonnage of some 1.2 million tonnes. Approximately half of the ships in the fleet are bulkers. The rest are self-unloaders and tankers.

During the recent decade the number of ships in our fleet fell by about one-half. It is likely that there will be further reductions in the future. This massive reduction took place in the face of such things, which you heard of in a previous submission, as the prolonged recession of the North American steel industry and the adverse impact of the Western Grain Transportation Act. I am aware that you covered those points in some detail at a previous session.

During this sharp decline in the number of ships in our industry there has been some very significant industry restructuring that has taken place. This is an ongoing process and has involved several new multi-company operational arrangements. Only recently it also involved the departure from the industry of the company having the largest bulkers fleet. It is very much an ongoing situation that the industry faces.

Along with this loss in numbers of ships sailing, there has been an equally sharp decline in the number of shipboard positions, dropping roughly in half over the recent decade from almost 7,000 shipboard positions down to less than 3,000 in the current period.

It is not only the reduction in the number of ships sailing, these reductions have also taken place in the context of other operational and ongoing changes made by the industry to ensure the best and most efficient levels of service and the competitive situation.

It is useful to note that these rather substantial employment reductions have taken place in a context of virtually no labour-management conflict. In fact, the industry has not had a major work stoppage in a number of years. If you were to look at the situation across the transportation sector, for example, or even other industries, you would find that in the past 25 or 30 years there is no industry that can compare with our industry in terms of this remarkable absence of work stoppage.

Obviously this sort of stability is very useful to successful ship operations. There is a certain amount of predictability that goes along with labour stability. This is often not appreciated. It goes without saying that this sort of stability is also welcomed by those who work onboard the ships.

Pour vous donner une idée de l'ampleur de certaines répercussions, l'exploitation de notre flotte a représenté récemment une masse salariale annuelle de quelque 132 millions de dollars. Les achats de nourriture, de carburant, de lubrifiants et d'autres marchandises ont atteint plus de 86 millions de dollars. Le transport des équipages entre la terre ferme et les navires et leurs lieux d'affectation a représenté des recettes de plus de 5 millions de dollars pour les transporteurs aériens.

À l'heure actuelle, la flotte comprend une soixantaine de navires dont le tonnage total atteint environ 1,2 millions de tonnes. À peu près la moitié des navires sont des vraquiers. Le reste est constitué de navires de roulage et de navires-citernes.

Durant la dernière décennie, notre flotte a diminué d'environ la moitié. Il y aura probablement d'autres réductions à l'avenir. Cette diminution massive résulte notamment, comme vous l'avez entendu dans un témoignage antérieur, de la récession prolongée de l'industrie de l'acier en Amérique du Nord et des répercussions négatives de la Loi sur le transport du grain de l'ouest. Je sais que vous avez étudié ces questions assez en détail au cours d'une séance antérieure.

En même temps que le nombre de navires diminuait, on assistait à une importante restructuration de notre industrie. Cette restructuration se poursuit encore et elle a donné lieu à de nouveaux mécanismes d'exploitation regroupant plusieurs entreprises. Récemment, elle a aussi marqué la disparition de l'entreprise qui possédait la plus grande flotte de vraquiers. Il s'agit donc d'un processus qui se poursuit encore dans l'industrie.

La réduction du nombre de navires s'est aussi accompagnée d'une diminution correspondante du nombre d'emplois à bord, qui est passé de près de 7 000 à moins de 3 000 actuellement.

Il n'y a donc pas seulement une réduction du nombre de navires, mais aussi d'autres changements opérationnels continus apportés par l'industrie pour assurer les niveaux de services les meilleurs et les plus efficaces et une situation très compétitive.

Il convient de noter que ces réductions d'emplois plutôt importantes sont survenues presque sans conflit entre le patronat et les syndicats. De fait, il n'y a pas eu de grève importante dans l'industrie depuis des années. Par rapport à l'ensemble du secteur des transports, on constate que, depuis 25 ou 30 ans, aucune industrie ne peut se comparer à la nôtre. Nos résultats sont vraiment remarquables.

De toute évidence, cette stabilité est très utile pour le succès du transport maritime. La stabilité ouvrière rend l'avenir plus prévisible, jusqu'à un certain point. On l'oublie trop souvent. Il va sans dire que les marins apprécient ce genre de stabilité.

[Text]

Maybe the key point to draw from this is that the main beneficiary of this labour stability has been the users of the ships of the fleet, the shippers who have been able to rely on this uninterrupted, safe, dependable economic services provided by our industry. Of course the other industries associated with the St. Lawrence Seaway system also benefit from this labour stability.

We see from time to time in the newspapers and media the rather dramatic impact that can result from some of the work stoppages that take place in our country from time to time. Our industry has been able to avoid that. It has not happened by chance. There has been a conscious effort, I would suggest, on the part of seafarers and shipowners alike throughout this period to make the sorts of accommodations and adjustments that are needed to fine-tune that industrial harmony—if I can call it that—to make it work. It doesn't happen in a vacuum, and I would suggest that it reflects on the quality of the leadership in the industry.

• 1550

Now, Mr. Chairman, I want to turn to what I call the challenge ahead against this background.

Looking to the future, our shipowners and seafarers fully recognize that they will have to bear the major responsibility for determining the course of events, but we realize that we can't make it happen entirely on our own. Government is both a key player and a stakeholder in the fortunes of our industry and of course of the entire St. Lawrence Seaway system. In no way is that partnership of the government more important, I would suggest, than in the policy and legislative field.

For years the Canadian shipping industry has been trying to bring about a positive policy climate, one that would be supportive of our industry. I'm sad to say, Mr. Chairman, that there hasn't been much success in this. There have been decades of what I would suggest is perhaps neglect of the industry and the fortunes of the industry as well as the future prospects for the industry.

There are a number of ways in which this policy vacuum, this almost negative hostile policy climate, is of particular concern to us, the Council of Maritime Affairs, both the unions and the shipowners. In bringing my comments to a close, I would like to touch on four areas and point out some of our concerns, as a group concerned with the people who work on the ships.

The first item I want to touch on is this question of cost recovery. You've gone into this in other sessions. It is of concern to us. For one thing, it's an initiative that, when you pull all the frills away, conflicts directly with the concept of the supportive maritime policy we have been urging.

Obviously cost recovery involves some very tough questions and considerations. But we must all be clear here today that regardless of those aspects, the very substantial sums that will be involved if it proceeds along the lines that seem to be the case, there will be a very serious and detrimental financial impact on the marine mode. I don't think that there's any question about that.

In the case of our industry, the Canadian-flag Great Lakes industry, the resultant cost will mean fewer sailings and a reduced ability to invest in ship replacement. Those two events will ultimately translate, Mr. Chairman, into a devastating loss of seafaring jobs for Canadian seafarers.

[Translation]

La principale conclusion à en tirer est que les principaux bénéficiaires de cette stabilité sont les utilisateurs des navires de la flotte, les expéditeurs qui ont pu compter sur des services ininterrompus, sûrs, fiables et économiques fournis par notre industrie. Il va de soi également que les autres industries reliées à la Voie maritime profitent également de cette stabilité ouvrière.

Les journaux et les médias nous renseignent de temps à autre sur les incidences plutôt spectaculaires de certaines grèves qui surviennent au pays. Notre industrie a pu éviter ces grèves. Ce n'est pas le fruit du hasard. Les marins et les armateurs se sont efforcés consciemment, tout au long de cette période, de faire les compromis nécessaires et de s'adapter pour accroître cette harmonie industrielle—si je peux m'exprimer ainsi—afin qu'elle fonctionne. Cela ne se fait pas tout seul, et je crois que cela témoigne de la qualité des dirigeants de notre industrie.

Cela dit, monsieur le président, je vais maintenant parler des défis qui nous attendent.

En ce qui concerne l'avenir, les armateurs et les marins sont pleinement conscients que ce sera surtout à eux de déterminer le cours des événements, mais nous savons aussi que nous ne pouvons y parvenir tout seuls. Le gouvernement joue un rôle clé mais il est aussi une partie intéressée en ce qui a trait à l'avenir de notre industrie et, bien sûr, de la Voie maritime dans son ensemble. L'importance de ce partenariat avec le gouvernement se fait sentir au plus haut point dans le domaine des politiques et des lois.

Pendant des années, l'industrie canadienne du transport maritime a essayé de créer un climat positif au niveau des politiques, un climat qui appuierait notre industrie. Je suis désolé de le dire, monsieur le président, mais les succès ont été plutôt minces. Il y a eu des décennies de négligence face au sort et aux perspectives futures de l'industrie.

Ce vide politique, ce climat presque négatif et hostile nous préoccupe à maints égards, nous du Conseil des affaires maritimes, qui représentons les syndicats et les armateurs. En terminant, je vais décrire quatre domaines qui nous préoccupent, en tant que groupe qui s'occupe des marins.

Le premier domaine est le recouvrement des coûts. Vous en avez discuté à d'autres séances. Cela nous inquiète. C'est une mesure qui, au fond, entre directement en conflit avec la notion de politique maritime d'appui que nous préconisons.

De toute évidence, le recouvrement des coûts soulève des questions très importantes. Mais nous devons tous convenir que, peu importe ces considérations, les sommes très importantes qui seront en cause si le recouvrement des coûts s'effectue comme prévu auront des répercussions négatives sur le transport maritime. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute.

Dans le cas de notre industrie, l'industrie canadienne du transport maritime dans les Grands lacs, les coûts afférents occasionneront une diminution du nombre de navires et de la capacité d'investir dans le renouvellement de la flotte. Ces deux conséquences finiront par provoquer, monsieur le président, des pertes d'emplois dévastatrices chez les marins canadiens.

[Texte]

I now want to comment briefly on this other beast you've already heard about, this notion of a fair and level playing field. In this regard, we feel that a Canadian water transportation policy—which supposedly is intended for the Canadian industry—should exhibit certain core characteristics, none of which are in evidence now.

Firstly, we feel strongly that a Canadian transportation policy needs to set out the overall goal of ensuring that Canadian transport providers remain viable while being competitive and, at the same time, providing employment for Canadian seafarers.

On this point, Mr. Chairman, we went before the National Transportation Act Review Commission a couple of years ago, and we had some comments to make before the commission on this very point. I will leave with you, Mr. Chairman, a copy of our submission to that commission just as a background document.

• 1555

We've been trying in various ways to hit this question of a fair and level playing field. We've pursued it in various forms, and not only before the National Transportation Act Review Commission. We were participants on the seaway task force of 1992, and I want to zero in on perhaps one of our toughest tasks. This was our pursuit in the build-up to Bill C-33, the passage of Bill C-33, which is the coasting trade legislation that came into force last year. We had some very considerable work at that time. What we were after was the inclusion of a 14-day waiver provision within that legislation, and the idea was to allow the industry the maximum possibility of having Canadian-flag ships engage in contracts that were being targeted for foreign-flag ships.

The adoption of that waiver provision would have been seen as a positive signal to the industry, the sort of signal which is going to be needed if people are going to feel comfortable about making needed investments in fleet modernization and fleet renewal. That was one of the things we were after there.

I referred to the National Transportation Act. We went before the review commission, as I mentioned, and we had some concerns about the operation of the National Transportation Agency, which reviews applications for coasting trade waivers under the coasting trade legislation.

We have found, frankly, that the National Transportation Agency has really, in our view, abused the whole intent and spirit of the coasting trade legislation. There have been been a number of cases where waivers have been granted for foreigners to operate in Canadian waters and in the Canadian coasting trade, even when suitable Canadian ships are available, and numbers, even up to the hundreds, of Canadians seafarers are out of work.

There is one other thing about the whole coasting trade regime, and the reason why we think the committee needs to be very concerned about the operation of foreign-flag ships in our waters. I want to comment just a little bit more on that, if I may. We have to be clear here. The operation of such ships does involve unfair competitive circumstances.

The Chairman: In the second-last statement you just made, did you say foreigners are allowed to operate in Canadian coastal waters even though there are Canadians willing to do the job? Is that what you said?

[Traduction]

Je vais maintenant faire quelques brèves observations sur cette autre bête dont vous avez déjà entendu parler, la notion de règles justes et équitables pour tous. À cet égard, nous estimons que la politique canadienne en matière de transport dans les eaux canadiennes—qui s'adresse censément à l'industrie canadienne—devrait présenter quelques caractéristiques fondamentales, inexistantes actuellement.

Premièrement, nous sommes fermement convaincus que la politique canadienne doit se fixer comme objectif général de veiller à ce que les transporteurs canadiens restent viables et compétitifs et, en même temps, fournissent de l'emploi aux marins canadiens.

À ce sujet, monsieur le président, nous avons témoigné devant la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux il y a quelques années et nous y avons exposé notre point de vue. Je vous laisserai, monsieur le président, un exemplaire de notre mémoire à la commission, à titre de renseignement.

Nous avons tenté par divers moyens de régler cette question des règles équitables pour tous. Nos efforts ont pris diverses formes et ne se sont pas limités à notre mémoire à la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux. Nous avons participé au groupe de travail sur la Voie maritime en 1992. Je tiens à attirer l'attention sur une de nos tâches les plus difficiles. Elle découlait de l'adoption du projet de loi C-33 sur le cabotage, qui est entrée en vigueur l'an dernier. Nous avons travaillé d'arrache-pied à cette occasion. Nous voulions faire inclure un préavis de 14 jours, afin de donner à l'industrie toute la latitude possible pour que des navires battant pavillon canadien puissent obtenir des contrats destinés aux navires étrangers.

L'adoption de cette disposition aurait constitué un signal positif pour l'industrie, le genre de signal dont nous aurons besoin pour que des gens croient bon d'investir dans la modernisation et le renouvellement de la flotte. C'était là un de nos objectifs.

J'ai évoqué la Loi sur les transports nationaux. Nous avons témoigné devant la commission d'examen, comme je l'ai indiqué, et nous y avons exprimé nos préoccupations au sujet du fonctionnement de l'Office national des transports, qui étudie les demandes de dérogation dans le cadre de la Loi sur le cabotage.

Nous avons constaté, pour être francs, que l'Office national des transports a abusé de l'esprit et de l'intention de la législation sur le cabotage. Des dérogations ont été permises afin que les étrangers naviguent dans les eaux canadiennes et fassent du cabotage au Canada, même lorsque des navires canadiens pourraient faire l'affaire et que des centaines, voire des milliers de marins canadiens sont sans travail.

Il y a un autre aspect du régime de cabotage et de la présence de navires étrangers qui devrait préoccuper grandement le comité. Je vais vous dire quelques mots à ce sujet, avec votre permission. La situation doit être claire. La présence de ces navires crée une concurrence injuste.

Le président: Dans votre avant-dernière déclaration, avez-vous affirmé que des navires étrangers peuvent naviguer dans les eaux côtières canadiennes même lorsque des Canadiens sont en mesure de faire le travail? Vous ai-je bien compris?

[Text]

Mr. Fuchs: Yes, chairman. There have been a number of situations of that, and my colleagues here have been actually in close battle on that very case.

The Chairman: I'm sorry to interfere with your speech, but—

Mr. Fuchs: No, no. It might be useful to clarify that. Roman.

Mr. Gralewicz: Mr. Chairman, a case in point is the *Lazlo* situation on the east coast of Canada, where Mr. Fuchs just said we have hundreds of certified, classified sailors unemployed. That is not quite true. It amounts into the thousands. There are hundreds on the east coast alone, in Newfoundland, Nova Scotia and New Brunswick. The *Lazlo* situation is where a foreign ship was allowed to come into Canada, with a foreign crew, to trade between Canadian ports—i.e., Halifax and Saint John, New Brunswick—taking Canadian oil from the Cohasset oil field to the refinery in Saint John.

The previous government, of course, saw fit, and in particular Valcourt himself, once the Nova Scotian bureaucrats refused to give the waiver, decided that it would be in the best interests—I guess of the company himself, or who the hell ever, I don't know—to issue a waiver, and he went against his own people's recommendation and issued the waiver for a one-year period.

• 1600

I'm happy to say, and we were all thrilled to hear recently, that the present government has disallowed that waiver to continue. It's not the first time these sorts of things have happened, but hopefully it will be the last.

Unlike any other country in the world, we allowed foreigners to come in here and take away our jobs, while we have qualified people ready and willing and able to work. But more than that, the law says and stipulates quite clearly that while there is a Canadian qualified for the job, he or she shall be given the opportunity to fill that position. In this case the previous government didn't give us that opportunity.

The coastal ships not only operate on the coast, but they could use the seaway because not all our trade is just on the Great Lakes, it also intertwines into the coastal trade.

So I guess, Mr. Chairman, we're saying this. If our people are out of work, if they're unemployed, if they're qualified, why should they not be able to work when the law says they should be? Why are special deals or waivers given to foreigners who pay no taxes to Canada, who contribute zero to Canada, and they are allowed to spin the profits off the top, but more than that, those ships—and we're not saying they could come under the Canadian flag, because they wouldn't, number one, for tax purposes, but number two, they would not, I think, meet coast guard requirements.

[Translation]

M. Fuchs: Oui, monsieur le président. De telles situations se sont produites et mes collègues ici présents ont mené une lutte acharnée à ce sujet.

Le président: Je suis désolé de vous interrompre, mais. . .

M. Fuchs: Mais non, non. Ce serait peut-être utile d'apporter des éclaircissements. À vous, Roman.

M. Gralewicz: Monsieur le président, un bon exemple est l'affaire *Lazlo* sur la côte est du Canada. M. Fuch a déclaré que des centaines de marins agréés sont en chômage. Ce n'est pas tout à fait vrai. Il y en a des milliers. Il y en a des centaines rien que sur la côte est, à Terre-Neuve, en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Dans l'affaire *Lazlo*, un navire étranger a été autorisé à venir au Canada, avec un équipage étranger, pour transporter du pétrole canadien entre des ports canadiens—Halifax et Saint John, au Nouveau-Brunswick. Ce navire transportait du pétrole du champ pétrolifère de Cohasset jusqu'à la raffinerie à Saint John.

Lorsque les bureaucrates de la Nouvelle-Écosse ont refusé une dérogation, le gouvernement précédent, et tout particulièrement M. Valcourt, a décidé qu'il allait, dans le meilleur intérêt—de la compagnie, je suppose, ou de quelqu'un d'autre, je ne sais pas—permettre une dérogation et il a rejeté la recommandation de ses propres fonctionnaires et délivré une licence pour un an.

Je suis ravi de dire, et nous nous sommes tous réjouis de la nouvelle, que le gouvernement actuel a refusé récemment de proroger la licence. Ce n'est pas la première fois qu'une telle situation se produit, mais nous espérons bien que c'est la dernière.

Contrairement aux autres pays, nous avons permis à des étrangers de venir chez nous voler nos emplois, alors que nous avons du personnel qualifié et prêt à travailler. Mais, plus encore, la loi stipule bien clairement que, si un Canadien est apte à faire le travail, il devrait pouvoir obtenir l'emploi. Dans ce cas, le gouvernement précédent ne nous a pas donné cette possibilité.

Les caboteurs ne se contentent pas de naviguer le long des côtes, ils peuvent emprunter la Voie maritime parce que nos activités ne se limitent pas aux Grands Lacs, elles sont aussi liées au cabotage.

Notre position est donc la suivante, monsieur le président. Si nos marins sont sans travail, s'ils sont au chômage, s'ils sont qualifiés, pourquoi ne pourraient-ils pas travailler lorsque les lois stipulent qu'ils devraient pouvoir le faire? Pourquoi des permissions spéciales et des dérogations sont-elles accordées à des étrangers qui ne paient pas d'impôts au Canada, qui ne font nullement tourner l'économie canadienne et qui peuvent empêcher des profits, mais plus encore, ces navires...et nous ne prétendons pas qu'ils pourraient battre pavillon canadien, parce que cela ne les intéresse pas, d'abord à cause des impôts et ensuite parce qu'ils ne répondraient pas, je crois, aux normes de la Garde côtière.

[Texte]

They wouldn't be safe enough to ply our waters. Ninety-nine percent of those ships are rust buckets. They couldn't get the Canadian government to give them a licence to operate over here, but time and again it's been brought to the government's attention that we are a group that have been slowly diminishing to the point where some 18,000 strong some 10 years ago have now dwindled to less than 5,000 and it's still going down.

I think if the proper signal is given from this subcommittee here and from government, then the shipowners will think of some ways to increase tonnage, to maybe get involved a little more. Nowhere else in the world, Mr. Chairman, you know and I know, is free aid given. You're giving away aid to different countries, and rightfully so; that's great. The only thing is we don't supply the aid on our ships. The guy who's taking it demands his prices for the gift you're giving.

It's kind of ridiculous. Instead of saying hold on, maybe the Canadian shipowner should be getting this stuff that Canada is giving to that country on his bottoms, it's not being done. So I think the whole system is wrong. I think the seaway isn't being utilized properly right now because of I guess the last government's inability to attract the type of atmosphere that is needed for Canadian shipowners to get more and more involved.

I also suggest, Mr. Chairman, while I'm blabbing here, that maybe the committee or some of your committee or yourself—well, not yourself because I'm sure you've seen the seaway—go and see how the seaway operates and what it really entails, to see it is something that's necessary for Canada. It's the longest and best inland waterway in the world. It would be a shame to lose it. I think everybody needs it. I think we need it as a free country.

Certainly the Americans are in 100% agreement with me that the seaway is viable and could be used.

The Chairman: Thank you, Mr. Gralewicz. Go ahead, John.

Mr. Fuchs: Thank you. Well, it's pretty hard to follow that one, but I'll try.

Perhaps I might turn very briefly to another issue that relates to our human resource concern, and that's the issue of safety. An important feature of the marine mode that is not widely enough acknowledged, in our view, is its record of minimal accident occurrence and especially its unchallenged environmental efficiency and friendliness compared to any of the other transportation modes. That's a question that has been fairly well researched and documented. I won't go into that. I'm sure documents could be made available to the committee if need be.

On the question of safety, I don't think there's any disagreement that all Canadians would agree that we need a transportation system that is safe. From our point of view, safe means not only safety with respect to cargoes, it also means safety with respect to crews and the environment. We would certainly wholeheartedly endorse that sort of broader perspective of safety.

[Traduction]

Ils ne seraient pas assez sécuritaires pour naviguer dans nos eaux. Quatre-vingt-dix pour cent de ces navires sont de vieux rafiot. Ils ne réussiraient jamais à obtenir un permis du gouvernement canadien pour naviguer chez nous, mais nous ne cessons de rappeler au gouvernement que, en tant que groupe, nos effectifs diminuent peu à peu, au point où des 18 000 que nous étions il y a une dizaine d'années, nous sommes maintenant moins de 5 000 et nous ne cessons de diminuer.

Si le sous-comité et le gouvernement donnent le bon signal, les armateurs trouveront des moyens d'accroître le tonnage, pour être un peu plus présents. Nulle part ailleurs au monde, monsieur le président, et vous le savez aussi bien que moi, on ne donne de l'aide gratuite. Vous donnez de l'aide à divers pays, et avec raison, c'est très bien. Mais on ne transporte pas cette aide sur nos navires. Les navires affrétés exigent le plein prix pour transporter ce que vous donnez.

C'est tout de même ridicule. On ne fait rien pour que des navires canadiens transportent les marchandises que le Canada donne à un pays. Je pense donc que tout le système va de travers. La Voie maritime n'est pas utilisée à bon escient à l'heure actuelle, à cause de l'incapacité du gouvernement précédent de créer le genre de climat dont ont besoin les armateurs canadiens pour participer de plus en plus.

Je propose aussi, monsieur le président, pendant que j'y suis, que le comité ou certains membres du comité ou vous-même—peut-être pas vous-même, parce que je suis sûr que vous l'avez déjà vu—se rende sur place pour voir comment fonctionne la Voie maritime, ce qu'elle implique, pour voir à quel point elle est essentielle pour le Canada. C'est la plus longue et la meilleure voie maritime intérieure au monde. Ce serait une honte de la perdre. Je pense que tout le monde en a besoin. Je pense que nous en avons besoin pour demeurer un pays libre.

Les Américains sont certainement tout à fait d'accord avec moi pour dire que la Voie maritime est viable et pourrait être utilisée.

Le président: Merci, monsieur Gralewicz. Allez-y John.

M. Fuchs: Merci. C'est assez difficile de prendre la relève, mais je vais essayer.

J'attirerai brièvement votre attention sur une autre question qui touche aux ressources humaines, soit la sécurité. Une caractéristique importante du transport maritime que l'on passe trop souvent sous silence, selon nous, est le taux minime d'accidents et aussi l'efficacité environnementale incontestée du transport maritime par rapport aux autres modes de transport. Cette question a fait l'objet de recherches et est assez bien documentée. Je ne m'y attarderai pas. Je suis certain que des documents pourraient être mis à la disposition du comité, si nécessaire.

• 1605

Au sujet de la sécurité, les Canadiens conviennent tous que nous avons besoin d'un système de transport sans danger. De notre point de vue, cela ne veut pas dire simplement sans danger pour les cargos, mais aussi sans danger pour les équipages et pour l'environnement. Nous appuierions certainement de tout coeur une perspective aussi vaste à l'égard de la sécurité.

[Text]

Often one finds that there's a rather limited sort of viewpoint on the question of transportation safety. We've encountered that. We would suggest that it needs that broader sort of interpretation. If one is concerned about the safety from our industry's point of view, it's certainly fundamental to look at the expertise of our workforce. That is the key to having safe operation of ships. To achieve the high standards of proficiency involved in operating our ships requires an awful lot of training, up-skilling, retraining. As you go through the occupational scale, there's continuous training involved, and increased skills. Our industry has made and continues to make the commitments necessary in this field. Obviously if there were a supportive marine policy framework, which we're looking for, it would certainly assist in these sorts of human resource development questions.

On the other hand, in the absence of a supportive overall marine transportation policy it's awfully hard to achieve what you really want to in this human resource development field. You can attract some bright young people into the industry, but how do you convince them that they have a viable future in the industry if the situation is actually to the contrary? That's one of our concerns about this—the absence of a supportive maritime policy framework.

The other question that we sort of want to raise is this whole business of responding to competitive forces. Certainly we on this side, the shipowners and the seafarers, fully understand the need to serve the marketplace. We understand that those needs have to be met. There's no question there. I suppose that's one reason the parties decided to come together and join forces in the Council of Maritime Affairs. They realized something had to be done to assist them in meeting those competitive challenges. Once again, the industry will function well if we have the sort of skilled workforce that can adapt to the changes that are necessary. Once again, those things can be best achieved in the framework of a positive maritime policy framework.

Chairman, let me conclude with a few final words. I may be repeating here, but I think it's worth stressing that from a national policy viewpoint the Canadian Great Lakes shipping industry has been the object of government neglect. I think it's fair to suggest that this neglect largely explains why the industry today finds itself at a crossroads. If there is to be the needed renewal, it will all hinge upon the adoption of a supportive maritime policy framework.

Mr. Chairman, we realize fully that the subcommittee is concerning itself with the seaway system as a whole, but I think we've tried to make it clear here that our industry and that of the broader system are closely linked. One can't be separated from the other.

The Chairman: Thank you, Mr. Fuchs, for that very thorough presentation, interspersed by the comments of your colleague, who wants to say some more.

[Translation]

On constate souvent que les perspectives sur la sécurité dans les transports sont plutôt étroites. Nous l'avons remarqué. Nous pensons qu'il faut une interprétation plus vaste. Si nous nous soucions de la sécurité du point de vue de notre industrie, il est essentiel de considérer les normes de compétence de notre main-d'œuvre. C'est la clé d'une navigation sans danger. Pour atteindre les normes de compétence élevées que nécessite l'exploitation de nos navires, il faut beaucoup de formation et de recyclage. Quand on gravit les divers échelons du métier, il y a une formation continue et on acquiert de nouvelles compétences. Notre industrie a pris et continue de prendre les mesures nécessaires dans ce domaine. L'existence d'un cadre de politique qui appuierait le transport maritime contribuerait certainement à ces aspects du perfectionnement des ressources humaines.

Par contre, en l'absence d'une politique globale appuyant le transport maritime, il est extrêmement difficile d'atteindre les objectifs fixés pour le perfectionnement des ressources humaines. On peut attirer des jeunes gens brillants dans l'industrie, mais comment les convaincre qu'un bel avenir les attend si la situation actuelle leur démontre le contraire? Voilà une de nos préoccupations à ce sujet—l'absence d'un cadre de politique qui appuierait le transport maritime.

L'autre question que nous voulons soulever concerne la réaction aux forces concurrentielles. Pour notre part, nous, les armateurs et les marins, nous comprenons très bien la nécessité de servir le marché. Nous savons qu'il y a des besoins à combler. Cela ne fait aucun doute. C'est une des raisons pour lesquelles les parties ont décidé d'unir leurs forces au sein du Conseil des affaires maritimes. Elles se sont aperçues qu'il fallait agir pour relever le défi de la concurrence. Là encore, l'industrie fonctionnera bien si elle peut compter sur une main-d'œuvre qualifiée qui peut s'adapter au changement. Là encore, ces résultats sont plus faciles à atteindre lorsqu'il existe un cadre de politique positif.

Monsieur le président, ceci m'amène à la conclusion. Je me répéterai peut-être, mais il me paraît utile de souligner que, du point de vue de la politique nationale, l'industrie canadienne du transport dans les Grands Lacs a été négligée par le gouvernement. Il est sans doute juste d'affirmer que cette négligence explique en grande partie pourquoi l'industrie se trouve actuellement à un carrefour. Pour que le renouvellement nécessaire se concrétise, il faudra adopter un cadre de politique qui le soutiendra.

Monsieur le président, nous sommes pleinement conscients que le sous-comité s'intéresse à la Voie maritime dans son ensemble, mais je pense que nous avons essayé de démontrer clairement que notre industrie et la Voie maritime sont intimement liées. L'une ne va pas sans l'autre.

Le président: Merci, monsieur Fuchs, de cet exposé très détaillé, émaillé des observations de votre collègue, qui veut intervenir à nouveau.

• 1610

Mr. Gralewicz: Yes, please, Mr. Chairman, just a few comments.

M. Gralewicz: Oui, monsieur le président, quelques brèves remarques.

[Texte]

I'm sure you're aware of it, because you have the material in front of you. Probably once the committee studies the material, you'll see that basically our concern in the immediate time is the 14-day notice periods that we say should be required for any foreign ships to come down here and trade. I think it's something the government has to look at. After all, it indicated to us way back on April 28, 1992, when we went before the committee and John Manley at that time was supportive and so were the Liberals who were in opposition, at least of the 14-day period... In the Senate, as you know, Senator Graham and even Senator Forrester made a hell of a pitch for us, but because of the numbers in the Senate it was defeated, although not because the will wasn't there among the Liberals. The will was there, everything was in place, except they had the numbers while you didn't and we didn't. So it went the way of all flesh.

Hopefully the committee will look at this as a whole picture, Mr. Chairman. I don't have to tell you, you're from Thunder Bay, what the hell we're facing right now. The last thing we need is more foreign ships giving us competition that's not on an equal playing field; it's something we just can't cope with.

Again, Mr. Chairman, I thank you and the committee for having us here. We appreciate it. I'm sure that if there are any questions we're here for as long as you want us, preferably to around 4:30.

The Chairman: Thank you, Mr. Gralewicz. Would any of your colleagues like to add anything to what has already been said? Mr. Miller?

Mr. George Miller (President, Canadian Lake Carriers Association; Council of Maritime Affairs): I think Mr. Gralewicz has covered most of it. I think from a shipowner's point of view we talk about the 14-day waiver, then you talk about the manner in which the forms are filled out—they know every ship we have. All of a sudden they need a ship that's 10,000 tonnes bigger than ours, or to make it easier, with a right-hand drive instead of a left-hand drive.

These are self-fulfilling prophecies. And we know the game that goes on and we know damned well that we have the ships to provide the service to Canadians, whether it be tankers, self-unloaders, or bulkers. We find that the Canadian government in the past has been used and manipulated by the foreigners, and we feel pretty bad when we had, three years ago, over 100 ships sitting around waiting for cargo and there were foreign ships going up and down taking Canadian cargoes. Then, all of a sudden the ships don't pass certain regulations. What happens? The flag of convenience operator abandons his ship, abandons his crew and leaves them there for somebody else, the Canadian government, to send home. . . for people like Mr. Gralewicz and his union to send boats out to their ship to feed these people.

[Traduction]

Vous êtes sûrement au courant, parce que vous avez les documents devant vous. Lorsque le comité les étudiera, il constatera que notre préoccupation immédiate concerne le préavis de 14 jours qui devrait être exigé, selon nous, lorsque des navires étrangers veulent venir faire du transport chez nous. Je crois que le gouvernement doit se pencher sur cette question. Après tout, il nous a indiqué le 28 avril 1992, lorsque nous nous sommes présentés devant le comité, par l'entremise de John Manley et des Libéraux, dans l'opposition à l'époque, qu'il appuyait au moins le préavis de 14 jours... Au Sénat, comme vous le savez, le sénateur Graham et même le sénateur Forrester ont brillamment défendu notre idée, mais le nombre n'y étant pas, la proposition a été défaite au Sénat, encore que pas à cause de la mauvaise volonté des Libéraux. La volonté y était, tout était en place, mais le nombre jouait en leur faveur, donc contre vous et contre nous. La proposition a donc été rejetée.

Nous espérons que le comité envisagera la question dans un contexte global, monsieur le président. Je n'ai pas à vous rappeler, à vous qui venez de Thunder Bay, quel cauchemar infernal nous vivons actuellement. La dernière chose dont nous avons besoin, ce sont des navires étrangers qui nous font une concurrence injuste. Nous ne pouvons absolument pas le supporter.

Encore une fois, monsieur le président, je vous remercie, ainsi que le comité, de nous avoir invités. Nous vous en savons gré. Si vous avez des questions, nous pouvons y répondre, probablement jusqu'à 16h30 environ.

Le président: Merci, monsieur Gralewicz. Vos collègues ont-ils quelque chose à ajouter? Monsieur Miller?

M. George Miller (président, Association canadienne des armateurs des Grands Lacs, Conseil des affaires maritimes): Je pense que M. Gralewicz a touché presque tous les points. Du point de vue des armateurs, nous nous soucions du préavis de 14 jours, puis de la manière dont les formulaires sont remplies—they savent tout sur nos navires. Soudainement, ils ont besoin d'un navire qui peut prendre 10 000 tonnes de plus ou, pour faciliter les manoeuvres, d'un navire avec conduite à droite au lieu d'à gauche.

Les dés sont pipés. Et nous connaissons le jeu qui se joue et nous savons fort bien que nous avons les navires qu'il faut pour fournir les services aux Canadiens, qu'il s'agisse de navires-citernes, de navires de roulage ou de vraquiers. Nous constatons que le gouvernement canadien a été utilisé et manipulé par les étrangers par le passé et nous étions très désolés il y a trois ans, quand plus de 100 navires attendaient des cargaisons et que des navires étrangers montaient et descendaient dans la Voie maritime avec des cargaisons canadiennes. Puis, tout à coup, les navires ne se conforment plus à certains règlements. Qu'arrive-t-il alors? L'armateur dont les navires battent pavillon de complaisance abandonne ses équipages, les laisse ici et oblige quelqu'un d'autre, le gouvernement canadien, à les rapatrier... ils obligent des gens comme M. Gralewicz et son syndicat à envoyer des bateaux pour nourrir ces équipages.

[Text]

This is the kind of competition we run against. This is the kind of thing that for years we have fought for some of these foreign crews. You get them the money that is due to them, but as soon as they get home to their country, because of the fact that some other union or some other country's agency helped them out, the money's taken off and they're put in jail. This is the kind of competition we run against.

I think we're a little bit fed up as operators with competing against a stacked deck whereby we have all of this legislation ourselves that we religiously adhere to but the guy we have to compete against doesn't have any regulations.

The Chairman: Thank you, Mr. Miller. Captain, do you have anything to add?

Capt Sjoquist: Yes, Mr. Chairman, I would add also, so that no one is confused, that there are two aspects any time there are foreigners working on ships in what we consider should be Canadian jobs. The first aspect, referred to by Mr. Fuchs, is the National Transportation Agency and in fact whether or not the criteria for Canadian ships being available are met. We, as Roman said very well, are critical of that, and have been of the present legislation, for not having any period that requires notice, fairly for the industry response.

However, recognizing that it's not tight domestic legislation such as the Jones Act in the United States, where they just won't let an exclusion in under any circumstances, in Canada if ships aren't available then the foreign ships are allowed in. But there's a second part to this—and Roman went into that at the same time—which is the Department of Labour end of it, the immigration end of it, where work permits have to be issued.

• 1615

Our position, in the main, is that unless there's some reason why Canadians aren't skilled to operate the ships, if the ships are allowed into Canada then Canadians should work on them and there should not be work permits issued. A ship is a vehicle, like an automobile, a truck, or anything else, and if it's between Canadian ports it falls within our domestic legislation.

So I think it's important to think of both sides of that picture. Really, we have a long history in the Arctic in which we fought for years in order to get Canadians the proper training, and in some cases on dredges in the Arctic we had Canadians working side by side—in fact, double crews getting trained on the job. We had similar situations in the Canadian offshore. I think there's barely a situation that can be imagined where there should not be an effort made, even when Canadians aren't trained, to train them. As has been very well said here, that's very seldom the case any more. In most aspects of the Canadian industry, Canadians have been trained and most often the problem is they're just unemployed. That's the crux of the problem.

The Chairman: Thank you, Captain. Mr. Guimond.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Yes, thank you, Mr. Chairman. I have a plane to catch. This is the reason why it's impossible for me to use my allotted five minutes. It's not a boycott. So excuse me.

[Translation]

Voilà le genre de concurrence à laquelle nous devons faire face. Nous luttons depuis des années contre certains équipages étrangers de ce genre. On leur donne les montants qu'on leur doit, mais dès qu'il rentrent chez eux, dans leur pays, parce qu'un syndicat ou une agence d'un autre pays les a aidés, les montants sont confisqués et les équipages sont emprisonnés. Voilà le genre de concurrence à laquelle nous faisons face.

Les armateurs en ont un peu marre de jouer à un jeu où les dés sont pipés. Nous observons religieusement les lois, mais notre concurrent n'est limité par aucun règlement.

Le président: Merci, monsieur Miller. Capitaine, voulez-vous intervenir?

Capt Sjoquist: Oui, monsieur le président. J'ajouterais, afin que ce soit clair dans tous les esprits, que deux facteurs entrent en jeu lorsque des étrangers occupent des emplois qui, selon nous, devraient revenir à des Canadiens. Le premier, M. Fuchs y a fait allusion, est l'Office national des transports et le fait que les critères imposés aux navires canadiens disponibles sont respectés. Comme l'a déclaré Roman, nous critiquons cet aspect et nous critiquons la législation actuelle qui ne prévoit pas de délai équitable permettant à l'industrie de réagir.

Mais les lois intérieures ne sont pas aussi sévères que la Jones Act aux États-Unis, qui ne prévoit aucune exception en aucune circonstance et lorsqu'il n'y a pas de navire canadien disponible, le Canada permet à des navires étrangers d'entrer au pays. Il y a cependant un deuxième aspect—et Roman en a aussi parlé—c'est le rôle du ministère du Travail, le volet qui se rapporte à l'immigration et qui nécessite l'émission de permis de travail.

Ce que nous disons essentiellement, c'est que tout navire autorisé à pénétrer au Canada devrait être exploité par des Canadiens, sauf si pour une raison quelconque ces derniers ne sont pas compétents, et aucun permis de travail ne devrait être émis à des étrangers. Un navire c'est un véhicule, comme une automobile, camion ou que sais-je encore et, entre deux ports canadiens, ce véhicule est régi par nos lois et règlements nationaux.

J'estime donc important d'envisager les deux volets de la question. D'ailleurs, nous nous sommes battus longtemps dans l'Arctique pour que les Canadiens soient correctement formés et que, dans certains cas, ils travaillent en équipe double pour se former à l'exploitation des dragues. Ce fut la même situation au large de nos côtes. Je ne parviens pas à imaginer un seul cas où il ne serait pas possible de déployer les efforts nécessaires afin de former des Canadiens. Malheureusement, comme on l'a si bien dit à l'instant on ne déploie plus beaucoup de tentatives dans ce sens. Mais, dans la plupart des aspects de l'industrie canadienne, les Canadiens ont effectivement été formés et le plus souvent le problème est alors qu'ils sont au chômage. C'est ça le noeud du problème.

Le président: Merci, commandant. Monsieur Guimond.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci beaucoup, monsieur le président. Comme j'ai un avion à prendre, il me sera impossible d'aller jusqu'au bout des cinq minutes auxquelles j'ai droit. Mais ce n'est pas un boycott de ma part. Alors, vous voudrez bien m'excuser.

[Texte]

Dans un premier temps, j'aimerais vous mentionner que je me réjouis d'avoir devant nous une association paritaire. Je félicite notre greffière et nos chercheurs. Personnellement, je ne connaissais pas du tout votre Conseil. C'est une créature de 1991 et je tiens à vous dire que je trouve cela rafraîchissant de voir que des armateurs, comme le capitaine qu'on a eu l'occasion de rencontrer, et des gens représentant les travailleurs et les travailleuses puissent s'asseoir à une même table et envisager des solutions concrètes pour des problèmes communs. Je trouve votre témoignage très rafraîchissant. Malheureusement je ne pourrai pas assister à toutes les auditions.

Plus tôt, vous avez été très, très sévère à l'endroit de M. Valcourt et à l'endroit des Progressistes-conservateurs. Je peux vous dire que même dans mon cœur, je n'ai versé aucune larme; c'est probablement la raison que vous donnez, que les Québécois et les Canadiens se sont débarrassés de ce gouvernement. Par contre, si l'on vous entendait l'an prochain, dans deux ans, dans quatre ans, à la fin du mandat du présent gouvernement, je ne sais pas si vous auriez les mêmes commentaires très acérés et très violents que vous avez eus à l'endroit du défunt Parti progressiste-conservateur.

J'en viens donc au sujet qui me tiens à cœur depuis un certain nombre de mois à la Chambre des communes et dans les travaux de ce Comité, à savoir la récupération des coûts pour la garde-côtière. Je lis à la page 9 de votre rapport, au paragraphe 28:

It is an initiative that directly conflicts with the concept of a supportive marine policy framework this Council is urging.

J'aimerais rapidement vous entendre là-dessus. Si le gouvernement donne suite à son projet de refiler aux armateurs canadiens la facture de 200 millions de dollars pour la garde-côtière, probablement que vous allez être en mesure d'apprécier les effets de ce désastre économique.

Mr. Gralewicz: First things first. You made a comment that was referred to me, asking whether I'll take this government to task as I did the last. Well, let me put it this way. So far this government has been trying, in our way of thinking, to do something. Until somebody bites me on the ass—excuse the vernacular—I can't make him my enemy.

[Traduction]

First of all, I would like to tell you how pleased I am to welcome a joint association. I must congratulate for that our Clerk and our researchers. Personally, I was completely unaware of your council which was created in 1991. I want to tell you that I find very refreshing that ship-owners, like the captain we just met, and workers' representatives can sit side by side at the same table and look for some down to earth solutions to common problems. I find your testimony quite refreshing. Unfortunately, I will not be able to stay until the end of the hearings.

A bit earlier, you made rather tough remarks about Mr. Valcourt and the Tories. I can tell you that I certainly did not cry my eyes out when they lost, and it is probably for the reason you mentioned that Quebecers and Canadians got rid of that government. However, if we were to meet with you again next year or in two to three years from now, when this government is at the end of its mandate, I'm not sure that you would make the same scathing and pungent remarks about the now-deceased Progressive-Conservative Party.

I now come to an issue which has been close to my heart for quite some time and which I keep on raising in the House and on this Committee: the cost recovery in the Coast Guard. I'm going to read what you say on page 9 of your report, paragraph 28:

Cette mesure est tout à fait contraire à la notion d'un cadre politique maritime, que ce Conseil réclame.

I would like to briefly comment on that. If the government goes ahead with its project, that of passing on to the Canadian ship-owners the 200 million dollars bill for the Coast Guard, then you will certainly have a chance to see what the impact of such an economic disaster can be.

M. Gralewicz: Tout d'abord, vous avez fait une remarque qui m'était adressée, vous m'avez en quelque sorte demandé si je ne finirais pas par m'en prendre à ce gouvernement, comme je m'en suis pris au précédent. Eh bien, jusqu'à présent, ce gouvernement, selon nous, tente vraiment de faire quelque chose. Eh bien, tant que quelqu'un ne me «pile pas sur les pieds»—vous m'excuserez l'expression—je n'ai aucune raison de le juger en ennemi.

• 1620

In the a case of Valcourt and Corbeil, let me tell you, the marriage didn't last too long. They were so-called friends and turned on us and our people. So hopefully it won't happen here. It could very well happen. I don't know. But until they prove otherwise, I have to run with the friends I have, and we don't take our friendship very lightly. We hope that we can convey a message to the government saying we have people unemployed and we know a way they can be employed—will you help us? Hell, they proved, as I said, with Manley and the critics at that time, and a committee, before the election that they would help us. Now we're going to give them a chance to prove themselves.

Je peux vous dire que notre histoire d'amour avec Valcourt et Corbeil n'a pas duré longtemps. Ils prétendaient être des amis et ils se sont tournés contre nous. On peut donc espérer que les choses ne se passeront pas ainsi cette fois-ci. Par contre, ce pourrait être le cas, on ne sait jamais. Mais jusqu'à preuve du contraire, je marche aux côtés des amis que j'ai et il est certain que nous ne prenons pas l'amitié à la légère. Nous espérons faire comprendre une chose au gouvernement: nous avons des chômeurs parmi nous et nous savons comment leur trouver un emploi, alors le gouvernement est-il disposé à nous y aider? En fait, avant les élections, comme je le disais, ce gouvernement a prouvé, par la voix de Manley et d'autres critiques, de même que dans le cadre d'un comité, qu'il nous aiderait. Nous allons à présent lui donner la possibilité de faire ses preuves.

[Text]

I'm sorry, but I can't let people go on taking shots at friends or other parties. Hopefully you'll be supportive. I mean, you are a bloody—what's the saying?—Québécois like I am and most of us sitting here. It's to our advantage to work together and get it done. It's not so much political as survival.

Thank you.

Mr. Fuchs: If you keep doing things like cost recovery, etc., you're eating away at the soul of the industry without ever getting back to the most important point. Before you get into things like cost recovery you need to start with this question: what is your vision of the industry for the next few decades and everything else? In other words, you have to start with the right point. That is the idea: the support of maritime policy that we've been trying to get after. That is sort of the core of the whole thing. If you keep coming along with all these other things, instead of doing that, you'll never have a supportive vision or a maritime framework.

Mr. Miller might want to add a few comments to that.

Mr. Miller: In response to Mr. Guimond, I don't want us to be misunderstood. We feel that we have to pay our fair share, but we are very unlike other transportation modes. We carry strictly goods, bulk cargoes, petroleum products and things of that nature. Our main customer is the Government of Canada, the Canadian Wheat Board. We don't go to the Canadian Wheat Board and negotiate with them and say we're going to get \$10.20 a tonne because that's the fair rate. The Wheat Board tells us what we're going to get. We have no choice in the matter. It's never been something we could negotiate with them.

We cannot turn around and get that on top of seaway tolls and do as the airlines do, charge our customer back because we have to pay an extra little bit somewhere. For instance, the trucks—what taxes do they have? They buy their licences. They use the roads. They pay a toll or whatever it may be. They pay a fuel tax. Every time we go up and down that seaway we pay a tax, whether we're empty or we're full. We cannot go back to our customers—in the main, the customer is the government—to increase the rates that we get. So we're saying yes, we want to pay our fair share, but give us a little bit of breathing room here.

What is a fair share? Right now we're down to maybe 60 ships paying a great majority of the costs. When we're down to one ship, is one ship going to support the whole seaway? This is the point we're trying to make.

The Chairman: Thank you.

Capt Sjoquist: Mr. Chairman, I'd like to comment to Mr. Guimond directly on his referral to the coast guard. I understand his point of view. I think there's a general frustration from various parts of the country, representing cities,

[Translation]

Vous m'excuserez, mais je ne puis permettre à personne de s'en prendre à des amis ou à d'autres parties. J'espère que vous serez favorable à notre cause. Après tout, vous êtes un sacré Québécois, tout comme moi, et la plupart des gens assis ici. Nous avons intérêt à travailler ensemble. et à faire ce qui doit être fait. Il n'est plus tant question de politique que de simple survie.

Merci.

M. Fuchs: Si vous continuez à parler de choses comme le recouvrement des coûts, vous allez littéralement ronger l'âme de cette industrie sans jamais en venir au fond du problème. Alors, avant de passer à des aspects comme le recouvrement des coûts, vous devriez commencer par répondre à cette question—ci: quel avenir envisagez-vous pour cette industrie, à terme de quelques dizaines d'années? Autrement dit, vous devez commencer du bon pied, vous devez commencer par appuyer la politique maritime que nous voulons faire adopter. C'est cela qui est fondamentalement important. Si vous revenez sans cesse avec autre chose, plutôt que d'aller au coeur du problème, vous ne disposerez jamais d'une vision d'avenir ou d'un cadre politique pour l'activité maritime.

Monsieur Miller veut peut-être rajouter quelques mots.

M. Miller: Je veux revenir à la question de M. Guimond, pour qu'il n'y ait pas de quiproquo. Nous reconnaissons devoir payer notre part, mais il se trouve que nous sommes différents des autres modes de transport. Nous ne transportons que des marchandises, du fret en vrac, des produits pétroliers, et bien d'autres choses de cette nature. Notre principal client est le gouvernement du Canada, par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé. Or, nous ne négocions pas nos tarifs avec la Commission canadienne du blé pour obtenir, par exemple, 10,20\$ la tonne parce que nous estimerions que ce tarif serait juste. Pas du tout, c'est la Commission qui établit ce qu'elle nous donne. Nous n'avons pas le choix. Ce n'est pas un aspect que nous pouvons négocier avec elle.

Nous ne pouvons pas non plus répercuter les tarifs que nous versons sur les droits de péage, comme le font les compagnies aériennes. Prenons le cas du transport routier, par exemple: quelle taxe les camionneurs doivent-ils payer? Ils achètent leur permis d'exploitation, ils empruntent les routes, ils paient des péages à l'occasion et ils paient la taxe sur les carburants. Nous, chaque fois que nous montons ou que nous descendons la voie maritime, nous payons une taxe, que nos bateaux soient pleins ou vides. Et nous ne pouvons pas répercuter cela sur nos clients—essentiellement le gouvernement—pour augmenter nos tarifs. Il est vrai que nous voulons payer notre juste part, mais il faut nous donner les coudées un peu plus franches.

Mais alors, qu'est-ce que notre juste part? À l'heure actuelle, nous n'avons plus que 60 navires en exploitation qui paient la majorité des coûts. Et quand nous n'en aurons plus qu'un seul, est-ce que c'est lui qui devra assumer la totalité des coûts d'exploitation de la Voie maritime? C'est cela que nous voulons dire.

Le président: Merci.

Capt Sjoquist: Monsieur le président, je vais répondre à la question de M. Guimond à propos de la garde-côtière. Je comprends son point de vue. On constate un sentiment général de frustration, un peu partout au pays, dans les villes et les

[Texte]

towns, provinces and what not along the seaway, about efforts to recover costs from the coast guard. I'm perhaps unique here, because I happen to represent about 1,000 people working as government ships' officers in the coast guard, and I can tell you that I'm obviously going to fully support the concept of a strong, viable, efficient coast guard.

[Traduction]

provinces qui longent la Voie maritime vis-à-vis des tentatives visant à récupérer les coûts de la garde-côtière. Mon cas est peut-être un peu particulier ici, car il se trouve que je représente un millier d'officiers de la garde-côtière et je vous garantis que je suis tout à fait favorable à l'idée d'une garde-côtière forte, viable et rentable.

• 1625

I think the issue is not one of whether we need a coast guard, or that the coast guard are trying to get something to which they are not entitled. I think the issue is rather a governmental one for this parliamentary committee to deal with. That is, what is the responsibility of the government to supply services? What is the responsibility to the users? What is their share?

Insofar as the coast guard is concerned, can we say in the province of Quebec that the other citizens in Quebec who might get flooded out on their farms and towns don't need those icebreakers? Can we say the towns and villages all along, and big cities in Ontario and what not, do not need a viable seaway with a safe navigation network, pilotage or whatever it is, along there? I think that's really the point.

The point, and I think Mr. Miller says it very well, and I know Mr. Hall has said it very well for the CSA, is that the industry is prepared to pay its share, but there certainly is a philosophical thing for this committee and this government to deal with. That is, what is a fair share? What should the citizens of Canada be paying towards keeping a viable seaway, including the tolls on the seaway and the bridges all along? I think that's the overall issue.

I have high respect for the leadership and the management of the Canadian Coast Guard, whom I have to deal with and consult all the time. They have a problem, and their problem comes because their masters, all the way up to the political masters here, wish them to minimize their costs to the Canadian taxpayer. I think that's what has to be addressed. What are the Canadian taxpayers responsible for and what are the users responsible for? We may have the answer, and we may also alleviate a lot of costs, which will enhance the usage of the seaway.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): I have been on both sides, labour and management, more management than labour, and for a fair number of years. The difficulty right now is there aren't enough revenues being generated on the seaway. You people work on and are involved with the seaway. I don't think you should just offer some simplistic approach to this, like "Spend more money". The government is half a trillion dollars in debt, and the taxpayers are saying hold it. Everybody

Je ne pense pas que la question soit de savoir si nous avons ou non besoin d'une garde côtière ni de déterminer si cette garde côtière essaie d'obtenir quelque chose auquel elle n'aurait pas droit. En fait, il s'agit bien d'une question relevant du gouvernement que ce Comité est chargé d'étudier. Autrement dit, il est question d'établir dans quelle mesure le gouvernement est responsable de fournir des services. Dans quelle mesure les usagers sont-ils responsables? Quelle part chacun doit-il assumer?

Pour ce qui est de la Garde côtière, peut-on dire que les habitants de la province du Québec dont les exploitations agricoles et les villes sont inondées à cause des embâcles pourraient se passer de ces brise-glaces? Que peut-on dire également de toutes ces villes et de tous ces villages le long de la Voie maritime, et de ces grandes villes de l'Ontario, qui doivent pouvoir compter sur une voie navigable viable, sur un réseau de navigation sûr, sur le pilotage et sur bien d'autres choses? C'est cela, le fond du problème.

Ce qu'il faut retenir de tout cela, je crois que M. Miller l'a d'ailleurs très bien exprimé, et je sais que M. Hall en a parlé très bien au nom de l'Association des armateurs canadiens, c'est que l'industrie est prête à payer sa part, mais ce Comité et le gouvernement doivent d'abord trancher sur une question de principe. Autrement dit, il faut savoir ce qu'on entend par juste part. Combien les Canadiens et les Canadiennes devraient-ils payer pour disposer d'une Voie maritime viable, notamment sous la forme de droits de péage et de droit de passage sur les ponts qui enjambent la Voie maritime? C'est à cela, je pense, que se ramène le problème d'ensemble.

J'éprouve beaucoup de respect envers la Garde côtière canadienne avec qui je traite et que je consulte régulièrement. Et la Garde côtière a un problème parce que ceux qui la dirigent, jusqu'au niveau politique, c'est-à-dire vous, veulent qu'elle réduise au minimum ses coûts d'exploitation, coûts que doit assumer le contribuable canadien. Je pense qu'il faut régler ce problème. Quelle est la part que doit assumer le contribuable canadien et quelle est celle qui doit revenir aux utilisateurs de la Voie maritime? Pour améliorer la situation de la Voie maritime, nous pouvons trouver réponse à cette question mais nous pouvons également réduire une grande partie de nos frais d'exploitation.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Vous savez, j'ai siégé des deux côtés de la barrière, du côté syndical et du côté patronal, mais j'ai passé beaucoup plus de temps du côté patronal. La difficulté à laquelle nous nous heurtons à l'heure actuelle tient au fait que la Voie maritime ne génère pas suffisamment de recettes. Vous, vous travaillez sur la Voie maritime et vous êtes aux prises avec la réalité qui est la sienne. Je ne pense pas que vous devriez vous cantonner à une approche simpliste consistant

[Text]

knows that there is an expectation out there that is no longer going to be met. It is as simple as that. You will not meet the expectations that Canadians have had of their governments, because the pot is dry.

As a union, and all you people are involved with unions one way or another, do you see that and understand that as a problem? I see it. I think most Canadians see it. I think just about every taxpayer in Canada is seeing it. Do you see any concessions there, anything that you would help to keep the thing, if the seaway is going to be kept afloat? Is "concessions" sort of a foreign word?

I am always a little bit suspicious when someone says to me we've never had a major labour-management conflict, because I've gone and examined the contract and no darn wonder they didn't have any conflict because they had some stuff written in there that will kill them.

We have a good example with the railroad. We had specifics, showing the number of people who were staying home, getting fully salary because they had been eight years employed by the railroad. The union had that fix, and I am going to call it a fix. I am not knocking labour, but surely no organization, no company, could stand that. If you had been with the railroad—and I am guessing—for five years, they had an obligation to you for life. I am saying not today. You cannot afford that. You are in the world league.

When you said that foreign people were coming in on ships and working, perhaps you should look at what you have to do to compete with those people, because obviously there was an attraction there. It wasn't to be mean to Canadians. Perhaps it was a case of "if we can't do that, we're out of business".

I know what labour unions. . . You are there to. . . and that is what you should be doing. I am just asking you how much flexibility you have. Do you have any flexibility? If you haven't, if you think jobs are scarce now and there is no flexibility there, they are going to be a damned sight harder to come by.

So be careful with this never having a major labour-management conflict. It is easy to avoid conflict if you just give whatever—and I am not saying that happened. There has been negotiation, but watch that because you can get some stuff in there that will keep peace certainly, and you want to do that if you can, but you may pay the price. That's what I think has happened in some instances.

[Translation]

à réclamer plus d'argent. Le gouvernement est déjà endetté d'un demi-billion de dollars et les contribuables lui disent d'arrêter là. Tout le monde sait que certaines attentes ne seront pas comblées. C'est aussi simple que cela. Nous ne parviendrons pas à combler les attentes des Canadiens, parce que les caisses sont vides.

Ne pensez-vous pas, vous qui avez tous un rapport quelconque avec les syndicats, qu'il s'agit là d'un problème? Personnellement, je le crois. Et je pense que c'est le cas pour la majorité des Canadiens. Je pense que c'est ce qu'estiment presque tous les contribuables au Canada. Y a-t-il des concessions que vous seriez disposés à faire, un geste qui permettrait d'améliorer la situation, de garder la Voie maritime à flot? Mais peut-être que le mot «concessions» vous est étranger?

Je tique toujours un peu quand quelqu'un vient me dire qu'il n'a jamais connu d'importants conflits ouvriers, parce que les conventions collectives signées renferment certaines dispositions qui équivaldraient à une mise à mort en cas de choc frontal.

Les chemins de fer sont un bon exemple de ce genre de situation. On nous a donné des détails, c'est-à-dire le nombre d'ex-employés qui restent chez eux et qui reçoivent un salaire plein parce qu'ils ont travaillé huit ans pour la compagnie de chemin de fer. C'est le syndicat qui a organisé ça, et il y a quelqu'un qui s'est «fait organiser». Je ne veux pas taper sur la tête des syndicats, mais il est évident qu'aucun organisme, aucune entreprise ne pourrait accepter ce genre de situation. Dans le cas des chemins de fer, si vous avez passé, disons, cinq ans au service de la compagnie, celle-ci est obligée de vous entretenir jusqu'à la fin de vos jours. Eh bien, aujourd'hui, je dis non à cela. Nous ne pouvons plus nous le permettre. Nous évoluons désormais sur la scène internationale.

• 1630

Quand vous disiez, tout à l'heure, que des étrangers travaillent à bord des navires, peut-être devriez-vous vous demander ce que vous pouvez faire pour concurrencer ces gens parce que, de toute évidence, ils devaient présenter un certain avantage. Ce n'était pas dirigé contre les Canadiens. Il se peut que les armateurs n'avaient pas le choix, que c'était ça ou perdre leur contrat.

Je sais que les syndicats. . . Mais vous en êtes, et cela vous concerne. Alors, je voudrais savoir jusqu'à quel point vous pouvez faire preuve de souplesse. Si vous ne vous sentez pas capables de plier et si les emplois sont rares à l'heure actuelle, mais que vous ne faites preuve d'aucune souplesse, alors croyez-moi, ces emplois seront sacrément difficiles à créer.

Alors, faites bien attention quand vous nous dites que vous n'avez jamais eu de grand conflit syndical. Il est très facile, pour la partie patronale, d'éviter ce genre de conflit si elle cède sur tout. . . mais je ne dis pas que c'est ce qui s'est passé. Il y a certainement eu des négociations, mais faites attention, car les conventions collectives renferment peut-être certaines dispositions qui ont permis de faire la paix sur le moment, ce qui est bien quand on le peut, mais vous risquez d'avoir à en payer le prix plus tard. C'est, selon moi, ce qui s'est passé dans certains cas.

[Texte]

I am not sure what my question is. I think it is how much flexibility you guys have to try to understand this situation. I hope you won't give me a simplistic answer and say to invest more money in the system. If that were the case Canadians would be so darned rich they wouldn't know what to do. The government has borrowed so much money now that they can't pay it back. That didn't work. Can you help me?

Mr. Gralewicz: Maybe I can, but you have about 14 questions in one.

First of all, let's put the record straight. We don't make sweetheart deals. We have no guarantee. Our sailors work when the ship is working. When it's not, they're home collecting either social welfare or unemployment insurance.

Mr. Jordan: You wouldn't use that railroad—

Mr. Gralewicz: I wish to hell I could get it. Listen... me, personally.

Mr. Jordan: It's immoral.

Mr. Gralewicz: No, no—me, personally. No, it's not immoral, not for me. If I was the president and somebody said "guaranteed for life", I am for him. But that's not what you are saying.

Mr. Jordan: I would find it immoral. Go ahead.

Mr. Gralewicz: Now, as far as the seaway goes, it's just like the road. All of a sudden the 401 isn't used the way it should have been used or was used 10 years ago, so let's lock it up. What the hell, there's no more traffic. There used to be 1,000 trucks a day, but now it is 500. We are not going to worry about the 401, so let's use the old number 2 or something. That's what you are saying.

The seaway for years was a viable instrument. What happened was that past government—I don't know whether Liberals or Conservatives; I am not going to say which one—but they took, took, took and put nothing back, back, back. That's like you owning a taxi. If you run the hell out of that taxi and you don't put on new tires and you don't put in the repairs and you don't change the oil, the thing is going to break down and cost you a fortune to repair.

It's the same thing with the seaway. All of a sudden, 35 or 40 years later they are saying we have a lot of repairs. What happened with all these millions of dollars you were collecting all these years? Why didn't you put it back? Why didn't you reinvest? Don't ask me—that's government's thing.

We are always willing to compromise and that's why we never had a strike for the last 30 years or so. We are full of compromises. A sailor is not getting some astronomical amount of money for working. He is getting a lousy \$17 a day. He doesn't see his family for months at a time. He is laid off on a whim. No cargo? Sorry, Charlie Brown. Guys are begging right now for work and I doubt if there is a sailor I represent who can get more than six months' work out of a year. We've come to

[Traduction]

Mais je ne sais plus quelle question je voulais vous poser. Ah oui! Je voulais savoir jusqu'à quel point vous étiez prêt à faire preuve de souplesse pour comprendre la situation. J'espère que vous ne me répondrez pas de façon simpliste en me disant qu'il faut investir plus d'argent dans le système. Si telle était la solution, les Canadiens seraient tellement riches qu'ils ne sauraient plus que faire de leur argent. Le gouvernement a emprunté tellement d'argent qu'il ne peut plus le rembourser. Non, cette formule n'a pas fonctionné. Alors, est-ce que vous pouvez m'aider?

M. Gralewicz: Je peux essayer, mais vous m'avez posé 14 questions en une seule.

Tout d'abord, mettons les choses au clair. On ne nous fait pas de faveur quand nous concluons nos conventions collectives. On ne nous fournit aucune garantie. Nos marins ont du travail quand les navires tourment. Mais quand les navires sont taqués, ils sont chez eux et vivent des chèques du bien-être social ou de l'assurance-chômage.

M. Jordan: Vous n'allez quand même pas emboucher cette trompette...

M. Gralewicz: Bien sûr que oui. Écoutez... Je vous parle pour moi, personnellement.

M. Jordan: C'est immoral.

M. Gralewicz: Pas du tout... je vous parle de moi, personnellement. Ce n'est pas immoral, pas en ce qui me concerne. Si quelqu'un venait me dire que ceci ou cela est «garanti à vie», je lui emboîterais le pas à 100 à l'heure. Mais ce n'est pas cela que vous dites.

M. Jordan: Je trouve que c'est immoral. Mais continuez.

M. Gralewicz: La Voie maritime s'apparente à une route. Supposons que, soudainement, la 401 ne soit plus aussi fréquentée qu'il y a 10 ans et qu'on décide de la fermer. Après tout, s'il n'y a plus de trafic, pourquoi pas? Avant, 1 000 camions par jour l'empruntaient, mais maintenant, il n'y en a plus que 500. Alors, au diable la 401 et rabattons-nous sur la 2 ou sur une autre route. C'est cela que vous nous dites.

Pendant des années, la voie maritime a été un instrument tout à fait viable. Malheureusement, les gouvernements précédents—et je ne sais pas si ce sont les Libéraux ou les Conservateurs qui ont commencé—se sont mis à piocher à piocher et à piocher dans nos caisses, sans jamais rien n'y remettre. C'est comme si un propriétaire de taxi se mettait à exploiter sa voiture sans arrêt sans changer les pneus et sans faire aucune réparation et sans changer l'huile. Il est évident que la première panne lui coûtera une fortune.

Eh bien, c'est la même chose dans le cas de la Voie maritime. Soudain, après 35 ou 40 ans, on se rend compte qu'elle a besoin de beaucoup de réparations. Mais qu'a-t-on fait de tous ces millions de dollars qu'elle a rapportés durant toutes ces années? Pourquoi ne les a-t-on pas réinvestis? Ce n'est pas moi qui doit vous répondre, c'est le gouvernement.

Nous sommes toujours disposés à faire des compromis et c'est pour cela que nous n'avons pas connu de grève depuis une bonne trentaine d'années. Nous n'arrêtons pas de faire des compromis. Un marin ne gagne pas des fortunes, il touche 17 petits dollars par jour. Et il ne voit pas sa famille des mois durant. Il risque de se faire congédier sur un simple caprice: plus de fret? Désolé, mon vieux! Les gars se fendent en quatre pour trouver du travail, et je doute qu'un seul des marins que je

[Text]

the conclusion that to try to get our people working, we are putting them two months on the job and one month off the job.

Again, what compromises can we make? What can we say to the shipowner? Are we going to pay a toll every time we go through, like I just did, by the way, in the port of Vancouver? I flew out of Vancouver and they charged me \$10. It's some airport improvement tax or something. I got up to the wicket and I had a bloody argument. I asked him what he was talking about, that he should put it on the ticket. He said no, you have to pay it yourself.

You laugh, Mr. Chairman, but I couldn't believe it. Nobody warned me about this crap, but maybe that's what is going to happen to our sailors when they go through the seaway. I guess you are saying that every sailor is going to go out, put up a \$10 bill and say thank you very much; let's go through the seaway.

Maybe what we should be looking at is the foreigner who has nothing invested here, nothing. Maybe he should be paying his fair share. Maybe the guy who is not paying taxes here, not spending his money here, maybe he should be the one paying double and a Canadian maybe half. Maybe a two-pot system should be developed. I am sure you are going to say that's not very fair, but is it fair for the industry, or any industry, to be not. . . ?

I'm going to go on, because you've really got me riled up now. The foreign sailors we see over here—ITF, ILO—are getting \$500 a month, maximum. The Russian works for \$100 a month. Can a Canadian live on \$500 a month? Don't you think we're at a disadvantage already?

It's just like free trade with Mexico. The guy's making a buck an hour. I can't live on a buck an hour, sir; I'm sorry.

Mr. Jordan: I'm sorry if I interrupted when you were saying—

Mr. Gralewicz: No, it's all right. I understand. Don't worry about that. Don't take me seriously.

The Chairman: Mr. Gralewicz, we're going to allow Mr. Jordan to ask another question.

Mr. Jordan: I'm sorry if I got loud with you.

You say that the foreign ship coming in doesn't pay any taxes, but the product it's carrying, whatever it may be, when it gets into Canada surely might generate some wealth for Canada, and out of that wealth for Canada wouldn't taxes be paid? It isn't as if he's coming in, grabbing something, and going home. I think you're oversimplifying it.

[Translation]

représente travail plus de six mois par an. Nous en sommes arrivés à la conclusion que pour faire en sorte que nos gens travaillent, nous devons leur proposer deux mois à bord et deux mois à terre.

Quelle autre forme de compromis peut-on faire? Que peut-on dire aux armateurs? Est-ce que nous allons payer un péage chaque fois que nous traverserons, comme j'ai dû le faire l'autre jour, dans le port de Vancouver? J'ai pris l'avion de Vancouver et on m'a imposé une taxe de 10\$, pour l'amélioration des installations aéroportuaires, ou que sais-je d'autre. Je me suis précipité au guichet et j'ai passé un sacré savon au bonhomme. Je voulais savoir de quoi il retournait et je lui ai reproché que cette taxe ne soit pas comprise dans mon billet. Il m'a simplement répondu que c'était à moi de la payer.

Vous riez, monsieur le président, mais je n'en croyais pas mes oreilles. Personne ne m'avait prévenu de cette couillonnade, mais c'est peut-être ce qui attend nos marins quand ils voudront traverser la Voie maritime. Vous allez peut-être nous dire que chaque marin devra sortir son billet de 10\$ et remercier le caissier en passant, juste pour traverser la Voie maritime.

Peut-être devrions-nous plutôt nous intéresser aux étrangers, à ceux qui n'ont absolument rien investi ici. Peut-être qu'on devrait leur demander, à eux, de payer leur juste part. Peut-être que c'est celui qui ne paie pas d'impôts ici, qu'il ne dépense pas son argent ici, qui devrait être doublement taxé, alors que les Canadiens n'auraient à payer que la moitié. Peut-être devrait-on instaurer un système à deux vitesses. Je suis sûr que vous allez me dire que ça ne serait pas juste, mais est-ce juste pour l'industrie, quelle qu'elle soit, de ne pas. . . ?

• 1635

Je vais continuer, parce que je suis remonté à bloc maintenant. Les marins étrangers—ceux de l'ITF ou de l'OIT—touchent 500\$ par mois tout au plus. Les Russes, eux, travaillent pour 100\$ par mois. Est-ce qu'un Canadien peut vivre avec 500\$ par mois? Ne pensez-vous pas que nous sommes désavantagés d'emblée?

C'est comme la question du libre-échange avec le Mexique. Là-bas, ils sont payés à 1\$ de l'heure. Moi, je ne peux pas vivre avec 1\$ de l'heure. Je suis désolé.

M. Jordan: Excusez-moi de vous interrompre, mais quand vous disiez. . .

M. Gralewicz: Mais, non, c'est parfait, allez-y. Je comprends. Ne vous en faites pas. Ne me prenez pas trop au sérieux.

Le président: Monsieur Gralewicz, nous allons permettre à monsieur Jordan de poser une autre question.

M. Jordan: Je m'excuse d'avoir haussé le ton.

Vous dites que les navires étrangers qui viennent au Canada ne paient aucune taxe, mais les produits qu'ils transportent, quels qu'ils soient, doivent certainement rapporter quelque chose au Canada et, sur ce quelque chose, nous percevons certainement des taxes? Ce n'est pas comme si le patron du navire venait ici, prenait son argent et rentrait chez lui. Je pense que vous simplifiez un peu trop les choses.

[Texte]

Mr. Miller: We're confusing the issue now. We're talking about shipping; we're not talking about commerce. If you want to talk about commerce, then what about all the famous companies in Canada? There is a big stamp "Buy Canadian"—but will they ship on our ships? No, sir; they want a foreign ship, because it's much cheaper.

So we say if they're going to have a foreign ship and it's much cheaper, then give us the same breaks. We are fighting against subsidies that the foreigners get for building ships—efficient ships, I might add. We are fighting against subsidies that take government grain out west and put it through government elevators. We are fighting against subsidies all over the place.

We're talking about subsidies out in Cohasset Straits whereby it's all Canadian taxpayers' money that's going towards some of this. In the meantime, you've got a bunch of foreign ships and operators coming in and taking those jobs. This is what we're talking about.

When we talk about our share, we'll pay our share.

Mr. Jordan: But do you think that might be a rather outmoded notion? I know what you're saying, but in today's world, with NAFTA and free trade, isn't there going to be more of that interchange going on? In some cases you fellows might be in a country where you could be accused of doing the same thing that you're telling these people is wrong.

Surely today we're not going to stay within our own confines. If you're going to engage in world trade, then it will be impossible to do that. That thing will go on.

Are we flexible enough to make it work?

Mr. Miller: The last time I looked, my taxes went to Canada. I'm going to be very honest here. As far as I'm concerned, I think we should take care of our own with our own, and then we can worry about the rest of the world.

Mr. Jordan: I disagree with you.

The Chairman: Have you any other questions, Mr. Jordan?

Mr. Jordan: No.

The Chairman: Let me go one step further. Mr. Gralewicz, you said at the outset that you are with the United States SIU, or the North American. . .

Mr. Gralewicz: SIU, North American. The Maritime Trades Department, International Transport Federation, International Labour Organization—all the international and multinational organizations you could think of, and only in Canada—

The Chairman: Let me ask a question.

[Traduction]

M. Miller: Nous mélangeons les choses ici. Nous parlons de navigation, pas de commerce. Si vous voulez parler de commerce, dites-moi donc ce que font nos fameuses entreprises canadiennes? Elles ont toutes adopté le label «Achetez canadien», mais est-ce qu'elles utilisent nos navires pour leurs expéditions? Pas du tout. Elles s'adressent aux étrangers, parcequ'ils sont moins chers.

Eh bien, si telle est leur raison, alors qu'on nous fasse bénéficier des mêmes avantages. Nous sommes contre les subventions versées aux étrangers pour la construction de navires—d'excellents navires, d'ailleurs, je tiens à le préciser. Nous sommes opposés aux subventions versées pour l'acheminement des grains de l'Ouest et leur entreposage dans les silos à grains du gouvernement. En fait, nous sommes opposés à toute forme de subvention.

C'est la même chose avec les subventions versées dans la région du détroit de Cohasset parce qu'en fin de compte tous les contribuables canadiens se trouvent à participer à cette forme de financement. Et pendant ce temps, les armateurs étrangers nous envoient leurs navires, ici, et nous perdons des emplois. C'est cela, le problème.

Nous parlions tout à l'heure de payer notre juste part. Eh bien, nous le ferons.

M. Jordan: Mais ne pensez-vous pas que ce raisonnement est un peu ringard? Je vois ce que vous voulez dire, mais dans le monde dans lequel nous vivons à l'heure actuelle, avec l'ALÉNA et les autres accords de libre-échange, ne pensez-vous pas qu'il va y avoir de plus en plus d'échanges de ce genre? Dans certains cas, c'est vous qui vous retrouverez dans des pays où on vous accusera, à votre tour, de commettre le genre d'exaction que vous reprochez à d'autres aujourd'hui.

Il est évident que nous n'allons pas nous replier sur nous-mêmes aujourd'hui. Si nous voulons vraiment faire du commerce à l'échelle internationale, nous ne pouvons plus jouer cette carte. Cet état de choses va durer longtemps.

Cela étant, est-on disposé à faire preuve de suffisamment de souplesse pour que les choses fonctionnent?

M. Miller: La dernière fois que j'ai jeté un coup d'oeil sur mon relevé d'impôt, j'ai constaté que tout mon argent profite au Canada. Soyons francs. En ce qui me concerne, j'estime que nous devons d'abord nous soucier de nous-mêmes, après quoi nous pourrions nous inquiéter du reste du monde.

M. Jordan: Je ne suis pas d'accord avec vous.

Le président: Avez-vous d'autres questions à poser, monsieur Jordan?

M. Jordan: Non.

Le président: Eh bien, je vais poursuivre. Monsieur Gralewicz, au début vous nous avez dit que vous êtes avec la SIU des États-Unis, ou de l'Amérique du Nord. . .

M. Gralewicz: La SIU, Amérique du Nord. Le département des Métiers de la mer, la Fédération internationale des transports, l'Organisation internationale du travail. . . Bref, toutes les organisations internationales et multinationales auxquelles vous pouvez penser, mais au Canada seulement. . .

Le président: Puis-je vous poser une question?

[Text]

Mr. Gralewicz: Sorry, go ahead.

The Chairman: What's the process in the United States compared to what we do here?

Mr. Gralewicz: You couldn't get away with it. First, they have the Jones Act that protects it. No foreign operator can trade in between American ports under any condition. You can here. You get a waiver, you go from Halifax to Saint John, New Brunswick. I don't care who you are, what you are, for whatever reason—the Jones Act protects the Americans.

They tried to take it away during the GATT talks; they tried to take it away from the Americans during the free trade agreement with Canada, and then in NAFTA. They couldn't do it, because the Americans are protecting their own.

The other thing that my friend here doesn't seem to understand is that Canada—

The Chairman: No, that's not fair.

Mr. Jordan: I understand.

Mr. Gralewicz: No, there's one thing that a lot of people are missing. The playing field is not equal. We do not have any cargo preference or anything else that we can turn to. Most of the free world has this 40-40-20. If I want to import something into Germany, hey, 40% is going to go on a German ship; 40% can go on my ship; 20% is out for sale. Everybody has that, except Canada. You're at the mercy of the foreign shipper. When we have our so-called war games and all that, do you realize that Canada cannot supply one vessel to take supplies to our army or navy? We don't have anything.

The last time, they loaded Russian vessels in Montreal to supply our fighting people. It was not the Americans. In a week's time, 85 vessels were put into operation, they were loaded, and they were on the way to Iraq and Iran to the war over there. Do you know what Canada had? There were two old scrap heaps somewhere. They were old warships. They told them in the end to please get out of the way or you'll sink; nobody will have to hit you. We didn't have one ship available to carry our goods.

Mr. Hubbard (Miramichi): Mr. Chairman, I think we're a long way from the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway.

Mr. Gralewicz: Yes, you're right. Christ, we're all the way to Iraq already.

Mr. Hubbard: I watched the port of Halifax. There was a chaplain there over the years who was relieved of his duties or transferred and who has made a great issue of this matter of safety.

[Translation]

M. Gralewicz: Excusez-moi, allez-y.

Le président: Comment les choses se passent-elles aux États-Unis, par rapport au Canada?

M. Gralewicz: Vous ne vous en sortiriez pas aussi facilement là-bas. Tout d'abord il y a le Jones Act qui protège les Américains. Aucun armateur étranger ne peut faire commerce entre des ports américains, sauf sous certaines conditions. Ici, c'est possible. Vous pouvez obtenir une dérogation et aller de Halifax à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Là-bas, peu importe qui vous êtes, ce que vous faites et quels sont vos motifs—la *Jones Act* protège les Américains.

Certains ont essayé de la faire supprimer à l'occasion des entretiens sur le GATT; puis, les Canadiens ont remis le couvert lors des négociations de l'accord de libre-échange avec les États-Unis, et la même chose s'est reproduite avec l'ALÉNA. Mais rien n'y a fait, parce que les Américains protègent les leurs.

L'autre chose que mon ami, ici, semble ne pas comprendre, c'est que le Canada. . .

Le président: Ah non, ce n'est pas juste.

M. Jordan: Je comprends.

M. Gralewicz: Ce que je veux dire, c'est que beaucoup de gens passent à côté d'une chose importante. Nous ne jouons pas tous selon les mêmes règles du jeu. Ici, nous n'imposons aucune préférence quant au fret et nous n'avons aucune forme de recours. La plupart des autres pays occidentaux, eux, appliquent la règle des 40-40-20. Autrement dit, un Allemand voulant importer des marchandises doit en faire transiter 40 p. 100 sur des cargos allemands, 40 p. 100 sur mon navire, par exemple, et les 20 autres p. 100 sont offerts à la demande. Tout le monde applique cette règle, sauf le Canada. Ici, nous sommes à la merci des expéditeurs étrangers. Vous êtes-vous rendu compte, quand nous faisons des petites guerres, que le Canada n'arrive même pas à fournir un seul bâtiment pour approvisionner nos armées? On n'a rien.

• 1640

La dernière fois, nous avons affrété un navire russe, à Montréal, pour approvisionner nos combattants. Ce n'est pas ainsi que ça s'est passé aux États-Unis. En l'espace d'une semaine, les Américains pouvaient compter sur une flotte de 85 navires, ils les avaient chargés et les avaient expédiés vers le Golfe persique. Et le Canada, vous savez ce qu'il a fait? Eh bien, il a déniché deux vieux rafiots, deux vieux bâtiments de guerre. Finalement on a dit à ces marins d'eau douce qu'il valait mieux qu'ils ne quittent pas le port, parce qu'ils risqueraient de couler, et qu'il n'était même pas nécessaire pour cela de leur tirer dessus. Nous n'avions alors aucun navire pour transporter des marchandises.

M. Hubbard (Miramichi): Monsieur le président, je pense que nous nous sommes pas mal éloignés des Grands lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

M. Gralewicz: Vous avez raison, mille sabords, nous sommes déjà arrivés en Iraq.

M. Hubbard: Je me suis intéressé au port de Halifax. J'ai rencontré là-bas un aumônier, qui avait été relevé de ses fonctions ou transféré, et qui se préoccupait beaucoup de sécurité.

[Texte]

Mr. Chairman, for the record, it's amazing that foreign vessels without any safety regulations in terms of Canadian standards are allowed to bring goods into our ports. I think it's something the Coast Guard and other parts of government agencies have to look at in this country.

We can't continue to allow these people to come in and not meet minimal regulations that would apply in terms of the people working on the ships and, more importantly, the condition of the ships themselves. Apparently, a lot of these ships, if they sank, don't even have enough lifeboats to take the people off.

The Chairman: Are you referring, Mr. Hubbard, to the incident in January or February of this year in which they left a Canadian port and then sunk?

Mr. Hubbard: That may be part of it. In terms of counts, this chaplain, at least in terms of the stories he has, indicates that a lot of these vessels with a foreign registry don't even have enough lifeboats to take the people off the ships if they had trouble at sea.

It's a very serious situation. I don't know how Canadians tolerate those types of vessels coming into our ports. It's certainly a very poor reflection on us as a country to accept them.

Getting back to these positions, you have government neglect. In terms of the seaway, how would you say the government is neglecting the seaway to the point where we have today a decrease down to 60 vessels? We have 3,000 shipboard positions left, and so forth. How could the government do something to... I thought this was a matter of trade and costs and the different ways the commodities are being moved. How could the government help you guys, and help the seaway, in terms of getting a greater volume? Surely our chairman here would want a greater volume up at Thunder Bay. What could we do to help that along?

Mr. Miller: One of the things we tried to combat was the fact that in the years when inflation was 3%, 4%, 5%, 6%, the seaway tolls were rising. They were going up at almost double the inflationary rate. These tolls were a burden we, as the major users, had to pay. In the meantime, as our costs rose, the amount of cargo coming east—it used to be a 50-50 split—started to drop because it was going out on the subsidized rail line going west.

So what happens? All of a sudden, the balance is no longer there. You are not getting the amount of vessels. We will not float vessels around with half a load. We will tie them up rather than send them through halfway.

The old story of having grain coming from the Great Lakes, mainly from the Lakehead down through Quebec, and iron ore being brought back, just wasn't there any more. You just didn't have the grain, so you didn't bother going to pick up iron ore.

[Traduction]

Monsieur le président, je veux préciser ici, pour le procès-verbal, qu'il est très étonnant que des navires étrangers puissent venir décharger des marchandises dans nos ports, alors qu'ils sont en infraction flagrante de nos règlements en matière de sécurité. Je pense que la Garde côtière et d'autres organismes gouvernementaux devraient veiller au grain.

Nous ne pouvons continuer de tolérer que les armateurs étrangers ne respectent pas un minimum de règles de sécurité, pour les gens qui travaillent à bord des navires, mais plus important encore, pour ce qui est de l'état même de ces bateaux. Il semble que dans la plupart des cas, ces navires n'ont même pas suffisamment de canots de sauvetage pour pouvoir évacuer tout le monde en cas de naufrage.

Le président: Monsieur Hubbard, est-ce que vous faites allusion à l'incident qui s'est passé en janvier ou février de cette année? Ce navire qui a coulé après avoir quitté un port canadien?

M. Hubbard: En partie, oui. Pour en revenir à mon histoire, cet aumônier me disait donc qu'un grand nombre de navires battant pavillon étranger n'ont pas suffisamment de canots de sauvetage à bord pour évacuer tout le monde en cas de difficulté en mer.

C'est une situation très grave. Je ne sais pas comment les Canadiens peuvent accepter que ce genre de navire accostent dans nos ports. D'ailleurs, le fait que le Canada accueille ces navires donne de nous une très mauvaise image à l'étranger.

Mais pour en revenir à ce qui nous concerne, nous parlions de négligence de la part du gouvernement. S'agissant de la Voie maritime, comment peut-on expliquer que le gouvernement l'ait négligée au point que nous n'avons plus à présent que 60 navires qui la fréquentent? Il n'y a plus que 3 000 postes embarqués, et je pourrais continuer. Comment le gouvernement s'y est-il pris pour... Personnellement, je pensais que c'était une question de commerce et de coût et qu'on le devait aussi au fait que les marchandises sont désormais acheminées par des moyens différents. Comment le gouvernement pourrait-il vous venir en aide, comment pourrait-il aider la Voie maritime pour que le trafic augmente? Il est évident que notre président aimerait, par exemple, que le trafic soit plus important à Thunder Bay. Que peut-on faire pour y parvenir?

M. Miller: Il y a une chose que nous avons combattue dans le passé. Durant toutes ces années où l'inflation était de 3 p. 100, 4 p. 100, 5 p. 100 et 6 p. 100, les droits de péage de la Voie maritime n'ont jamais cessé d'augmenter. En fait, ils ont augmenté presque deux fois plus rapidement que le taux d'inflation. Et bien sûr, ces droits de péage sont un fardeau, pour nous, les usagers. Par ailleurs, alors que nos coûts d'exploitation ont augmenté, le volume de fret en provenance de l'est—avant, la répartition était de 50-50—, a commencé à diminuer parce que les expéditeurs ont préféré avoir recours au chemin de fer vers l'ouest, qui est subventionné.

Résultat: soudain, l'équilibre est rompu. Nous n'avons plus besoin d'autant de navires, parce qu'il est dit que les navires ne quittent pas le quai à demi-chargés. Donc, nous préférons les garder à l'ancrage plutôt que de les faire naviguer à moitié pleins.

Dès lors, nos navires n'ont plus fait la navette pour transporter les grains en provenance des Grands lacs, à destination du Québec, dans un sens, et du minerai de fer dans l'autre sens. Comme nous n'avions plus les grains, nous avons laissé tomber le minerai de fer.

[Text]

Then the Americans, who took the iron ore for their steel mills, had a bit of a problem. We weren't getting the iron ore. They were picking it up in the Missinaibi Range. Then, all of a sudden, when the grain starts, there's no iron ore back-haul. You can't make money running 12 or 15 days through the system with its high costs, including port charges, and seaway tolls. If you come back in ballast—that means no cargo—you just have water in your ballast tanks.

It's one of these things in which, no matter what happens, the tolls keep going up, up, and up. On top of that, the regulations we operate under as owners keep increasing. There's more regulation.

• 1645

You mentioned something very important, which I want to key into. If you took, I would say, 75% of the foreign ships that come up to Canadian ports and you took a Canadian flag, put it aboard that ship, and told the coast guard to check the standards on that vessel, that vessel would be locked up. They would never allow it to sail. They would never allow those vessels to sail under a Canadian flag.

But flag of convenience operators come in, take the jobs, take the cargoes, don't have any of these costs we have. We're so regulated. We have 32 tankers approximately; that was at last count, this morning. All of a sudden the Brander-Smith report says every tanker has to have a double bottom.

We are not crying. We are not complaining. We are conforming to it, but if we're going to have foreign tankers coming whipping in, taking that stuff, back and forth, Halifax and what not, not having to conform to that—why would we be investing? Why should we pour millions of dollars? Do you know what the replacement value is of a laker?

The Chairman: I have to ask Mr. Miller to shorten the answer because I would like to get Mr. Maloney in.

Mr. Miller: Just to finish, the replacement value of one of our ships is approximately \$55 million. Nobody spends that kind of money unless you are going to put it to work.

Mr. Hubbard: We also, Mr. Chairman, have to consider that, at the time of Confederation, 100 years ago, Atlantic Canada had tremendous trading routes down the east coast. After Confederation and with the decline of the wooden ship, our industry died. All our patterns of trade, after 1879, came up with these protective tariffs, a national policy to protect Canadian industries.

Since the 1950s, of course, the Great Lakes-St. Lawrence Seaway has been to the detriment of Atlantic Canada. We've lost a lot of shipping through our Atlantic ports, the ice-free ports, in the winter.

[Translation]

C'est alors que les Américains qui utilisaient ce minerai de fer dans leurs aciéries se sont trouvés face à un problème. Nous ne leur livrions plus le minerai de fer qui venait de l'aire Missinaibi. Et puis, quand nous avons de nouveau été sollicités pour transporter les grains de l'ouest, nous avions perdu le minerai de fer. On ne peut pas faire de bénéfice quand on exploite un navire 12 ou 15 jours par mois tout au plus, avec les frais d'exploitation élevés que cela suppose, notamment à cause du paiement des frais de port et des droits de péage de la voie maritime. Si vous revenez à vide, c'est-à-dire sans chargement, vous êtes obligé de remplir vos ballasts d'eau.

Mais c'est comme ça! Peu importe ce qui se passe, les droits de péage n'arrêtent pas d'augmenter. Qui plus est, les règlements qui nous régissent sont de plus en plus nombreux. . . Il y en a de plus en plus!

Vous avez dit quelque chose de très important que je veux approfondir. Si par exemple vous faisiez flotter le drapeau canadien sur 75 p. 100 des navires étrangers qui arrivent dans les ports de notre pays et que vous demandiez à la Garde côtière de vérifier les normes de ces navires, ils seraient immobilisés. La Garde côtière ne leur permettrait jamais de partir. Elle ne leur permettrait jamais de naviguer sous pavillon canadien.

Par contre, les navires battant pavillon de complaisance arrivent, prennent des emplois, prennent le fret, sans avoir aucun des coûts que nous devons supporter du fait que nous soyons autant réglementés. Nous avons environ 32 pétroliers, d'après les derniers calculs faits ce matin. Tout d'un coup, le rapport Brander-Smith déclare que tous les pétroliers doivent avoir un double fond.

Nous ne pleurons pas, nous ne nous plaignons pas. Nous respectons cette norme; mais si des pétroliers étrangers arrivent précipitamment pour prendre le fret, vont et viennent, à Halifax et ailleurs, sans avoir à respecter cette norme—pourquoi investirions-nous? Pourquoi engloutir des millions de dollars? Connaissez-vous la valeur de remplacement d'un lacquier?

Le président: Je vais demander à M. Miller de répondre brièvement, parce que je tiens à entendre M. Maloney.

M. Miller: Juste pour terminer, la valeur de remplacement d'un de nos navires est de 55 millions de dollars environ. Personne ne dépense une somme pareille sans être sûr qu'elle rapportera quelque chose.

M. Hubbard: Par ailleurs, monsieur le président, il ne faut pas oublier qu'au moment de la Confédération, il y a 100 ans, le Canada Atlantique disposait d'un nombre impressionnant de routes commerciales sur la côte Est. Après la confédération et parallèlement au déclin du bateau en bois, notre industrie a disparu. Après 1879, la structure commerciale s'est assortie de ces tarifs protecteurs, d'une politique nationale visant à protéger les industries canadiennes.

Depuis les années cinquante, bien sûr, la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs a fait du tort au Canada atlantique. Nous avons perdu énormément de transport maritime dans nos ports de l'Atlantique, les ports libres de glaces en hiver.

[Texte]

I wonder, Mr. Chairman, in terms of our reflecting on this, could it be that our trade patterns have changed again? The new trading agreements with the United States have changed our patterns of trade. Most of the wheat, instead of being sold to Russia, today is looking to the Pacific Rim. We are talking about sending delegations to China. It means a lot of this wheat is going in the other direction.

In terms of what we seem to be hearing with the seaway, what you are saying in terms of government, if we said to you as a group and to the seaway authority, take it and run it, let's get the government out of this, would this be a realistic proposal?

Mr. Gralewicz: I can't see why not. I think an in-depth study should be done on that issue. Being a union man, believe it or not, I don't believe in waste. When our membership dropped I had to cut back. We had 31 on the executive board at one time; there are five of us now—myself and four others.

Governments have to save money, but it's just like a highway. You have to realize a seaway is actually a highway. Just because the usage isn't there as it was five years ago. . . Maybe if you would get a proper climate for the shipowners to build and to be able to trade better, maybe they would use it more, but you can't just tax the hell out of a guy and say, now, every time the tonnage drops you are going to have to pay more.

What Mr. Miller said before is true. Just like five people working in a home and all of a sudden there are four, three, two, one. It's kind of hard for one guy to support everybody in the end. It's the same here.

Canadians are further taxed. Do you realize a Canadian ship going to Thunder Bay, for instance, waits for a load—of grain, for instance. A foreigner is there. The foreigners get \$8,000 to \$9,000 a day to merge. He is waiting. His taxi meter is running. The Canadian sits there; he's got no goddamn taxi meter running. He gets zero. This is an unfair advantage.

Same thing in Vancouver. They are also waiting out there for cars, Mr. Chairman. They don't give a damn. I would not mind someone giving me \$10,000 a day for my ship sitting out there idle, but a Canadian ship does not have that privilege. It has nothing.

In the wintertime, when the seaway is closing, who the hell are they pushing through—not the Canadian. They say, oh well, you can tie up in Toronto or Hamilton or something; let's let that foreigner get out of here. He might get stuck in the ice and have to spend the winter here. Well, too goddamned bad. If I am first in queue let me through. If not, don't put me at the back; what am I, a second-class citizen?

This is what happens. Canadians are being treated, in many instances, as second-class citizens in shipping and have been for years—not only sailors, but the industry itself.

The Chairman: Do you have some other questions?

[Traduction]

Je me demande, monsieur le président, dans le cadre de notre réflexion, si la configuration des échanges a de nouveau changé? Les nouveaux accords commerciaux avec les États-Unis ont modifié la configuration des échanges. La plupart du blé, au lieu d'être vendu à la Russie, est aujourd'hui axée sur les pays de la région du Pacifique. Nous parlons d'envoyer des délégations en Chine. Cela veut donc dire qu'une partie importante de ce blé va dans l'autre direction.

Compte tenu de ce qui semble ressortir des propos sur la Voie maritime, de ce que vous dites au sujet du gouvernement, serait-il réaliste de vous proposer à vous en tant que groupe ainsi qu'à l'Administration de la Voie maritime, de diriger les affaires et de ne pas faire intervenir le gouvernement?

M. Gralewicz: Et pourquoi pas? À mon avis, il faudrait faire une étude approfondie de la question. À titre de syndicaliste, croyez-le ou non, je ne suis pas pour le gaspillage. Lorsque le nombre de nos adhérents a chuté, j'ai dû couper. Il fut un temps où 31 personnes siégeaient au conseil d'administration; aujourd'hui, il n'y en a plus que cinq. . . moi-même et quatre autres.

Les gouvernements doivent économiser, mais la Voie maritime, vous devez le comprendre, n'est qu'une autoroute. Ce n'est pas parce qu'on ne l'utilise plus comme on le faisait il y a cinq ans. . . Peut-être que si vous proposiez un climat propice aux armateurs qui construiraient et seraient en mesure de faire de meilleurs échanges commerciaux, peut-être l'utiliseraient-ils davantage, mais il ne convient pas du tout de taxer un armateur à outrance et puis lui dire que chaque fois que le tonnage chute, il va falloir qu'il paie plus.

Ce qu'a dit M. Miller est vrai. C'est comme si dans une famille, cinq personnes travaillaient et que tout d'un coup, seulement quatre, trois, deux et enfin une travaille. Il est quelque peu difficile pour une seule personne de subvenir aux besoins de tous. C'est la même chose ici.

Les Canadiens doivent payer encore d'autres taxes. Imaginez un navire canadien qui se rend à Thunder Bay, par exemple, pour y attendre un chargement—de grain, par exemple. Un navire étranger est là. Les étrangers obtiennent de 8 000 à 9 000\$ par jour pour converger. L'autre attend. Son taximètre tourne. Le Canadien attend; il n'a pas de taximètre. Il ne gagne rien du tout.

C'est un avantage déloyal. Même chose à Vancouver. Là aussi ils attendent les wagons, monsieur le président. Peu leur importe. J'aimerais bien recevoir 10 000\$ par jour sous prétexte que mon navire est au repos; un navire canadien n'a pas ce privilège. Il ne profite de rien.

Pendant l'hiver, lorsque la Voie maritime est fermée, qui passe. . . certainement pas un navire canadien. Il peut en effet accoster à Toronto ou Hamilton, ou faire autre chose; il faut que l'étranger sorte de là. Il peut être bloqué par la glace et avoir à passer l'hiver sur place. Tant pis pour lui, sacrebleu! Si je suis le premier en ligne, laissez-moi passer. Sinon, ne me ramenez pas en fin de ligne; qui suis-je, un citoyen de seconde classe?

C'est ce qui se produit. Les Canadiens sont traités, dans de nombreux cas, comme des citoyens de seconde classe dans le transport maritime et ce, depuis des années. . . et pas seulement les marins, mais toute l'industrie elle-même.

Le président: Avez-vous d'autres questions?

[Text]

Mr. Hubbard: Only to conclude. It seems as if the seaway, then, is a highway that people use without a whole lot of control in terms of who can use it, in terms of licences, standards, and so forth. You guys could run it.

• 1650

Mr. Gralewicz: I'd give it a hell of a try, I'll tell you. I'm not saying myself personally. I'm not in the business. Neither can I run the steamship company. I'm in the union business. Just like anything else in government, you can't say all of a sudden to the Minister of Transport, well, you're the Minister of Transport, do you know how to operate an airplane? Of course he doesn't. I hope to hell he doesn't.

Mr. Hubbard: But you represent COMA, which is a—

Mr. Gralewicz: No, I don't represent COMA, sir. I am a member of COMA.

Mr. Hubbard: The four of you are representing COMA, and COMA could run it.

Mr. Miller: No, no.

Mr. Gralewicz: Don't get us wrong.

Mr. Miller: These two gentlemen are representing labour. I represent management. This gentleman represents us in COMA. We don't run things. Give me a ship, I'll run a ship for you, but I can't—

The Chairman: Mr. Fuchs at one time was six foot four. With all those guys pounding on him, he's now five foot seven.

Mr. Fuchs: You notice I'm a lightweight.

The Chairman: Anyway, let's try to stay on the subject. Are you all through?

Mr. Hubbard: I just wanted to find out. They say they think the government can't run it, but I'm saying could they—

Capt Sjoquist: Could I respond to that?

The Chairman: Yes.

Capt Sjoquist: I think, Mr. Hubbard, you're going to have about as much luck selling a transportation system like the St. Lawrence Seaway to us or to the users of the industry as you're going to have selling those three bridges to Quebec.

Mr. Hubbard: Or giving them to them.

Capt Sjoquist: Even giving them to them. Transportation everywhere in the world, and every mode of it... You find me a ferry system in Canada making money, find me a bus system, find me a rail system making money. It doesn't happen. As I said earlier on, there's a governmental responsibility of the whole public to a certain degree. Then there's another responsibility of the people who are using it specifically, benefiting from it. They do have a responsibility to pay also. I agree with that.

[Translation]

M. Hubbard: Je vais conclure. Il semble donc que la Voie maritime est en fait une autoroute que les gens utilisent sans beaucoup de contrôles au plan des utilisateurs, des permis, des normes, etc. Vous pourriez fort bien l'exploiter.

M. Gralewicz: Je voudrais bien essayer, vous pouvez en être sûr. Je ne parle pas de moi-même personnellement. Je ne suis pas dans ce métier. Je ne peux pas non plus diriger la ligne de paquebots. Je m'occupe de syndicats. Comme n'importe quoi d'autre au gouvernement, vous ne pouvez pas dire tout d'un coup au ministre des Transports, vous êtes ministre des Transports, savez-vous piloter un avion? Bien sûr qu'il n'en est pas capable. Je l'espère bien, que diable.

M. Hubbard: Mais vous représentez le COMA, qui est... .

M. Gralewicz: Non, je ne représente pas le COMA, monsieur. Je suis membre du COMA.

M. Hubbard: Vous quatre ici présents représentez le COMA, et le COMA pourrait l'exploiter.

M. Miller: Mais non.

M. Gralewicz: Ne vous méprenez pas.

M. Miller: Ces deux messieurs représentent la main-d'oeuvre. Je représente la gestion. Ce monsieur nous représente au sein du COMA. Nous ne dirigeons rien. Donnez-moi un navire, je l'exploiterai pour vous, mais je ne peux pas... .

Le président: Quand il est arrivé, monsieur Fuchs mesurait 6 pieds 4. Avec tout ce qui lui tombe dessus, il ne mesure maintenant plus que 5 pieds 7.

M. Fuchs: Veuillez noter que je suis un poids léger.

Le président: De toute façon, restons sur le sujet. Avez-vous terminé?

M. Hubbard: Je voulais juste avoir des précisions. Ils disent que selon eux le gouvernement ne peut pas l'exploiter, et moi je dis, pourrait-il... .

Capt Sjoquist: Puis-je répondre à cette question?

Le président: Oui.

Capt Sjoquist: Je pense, monsieur Hubbard, que vous auriez autant de chances de nous vendre ou de vendre aux usagers de l'industrie une voie de transport comme la Voie maritime du St. Laurent que vous en auriez à vendre ces trois ponts au Québec.

M. Hubbard: Ou de les donner gratuitement.

Capt Sjoquist: Même à les donner gratuitement. Dans le monde entier le transport et tous les modes de transport... Citez-moi un service de traversier au Canada qui fasse des bénéfices, citez-moi un service d'autobus, citez-moi un service ferroviaire qui fasse des bénéfices. Cela n'existe pas. Comme je le disais tout à l'heure, le gouvernement a une responsabilité à l'égard du public jusqu'à un certain point. Les gens qui l'utilisent et qui en tirent parti ont également une certaine responsabilité. Ils ont aussi une certaine responsabilité en matière de paiement. Là, je suis d'accord.

[Texte]

Mr. Miller: Here's another key. We talk about the Great Lakes shipping industry, which we're all a part of. We've never had a subsidy in our lives. We don't particularly want one. When we look around, Marine Atlantic, B.C. Ferries, the WGTA, the oil fields—everybody is subsidized. Everybody around us is subsidized. We're the only ones for years and years who have paid our fair share, paid our way, have never squawked and haven't wanted anything. All we wanted was a viable seaway. We wanted our share of the grain.

When you say Pacific Rim, that's only in the past few years. You still have South America. You still have Morocco. You still have European countries buying grain. We do keep up to date on the facts. Pacific Rim is a big buyer. I'm a great exponent of it. If it's going to the Pacific Rim, send it from Prince Rupert. Don't start taking things that were coming through the seaway all of a sudden because you can send it in those cars over the WGTA track. That doesn't cut any ice with us. As far as we're concerned, we should have our fair share of grain that has always gone through the seaway. If it's not there, it's not there. If it is there, please give it to us.

The Chairman: Thank you. Mr. Maloney, please.

Mr. Maloney (Erie): In Mr. Fuchs' concluding remarks there's the statement "Pivotal to such renewal will be the adoption of a supportive policy framework that has been denied the industry for decades." Could you give me specifics of this supportive policy framework as you envisage it, which I assume is your recommendation?

Mr. Fuchs: Yes. I'll start that. Perhaps my colleagues will also want to jump in on that.

There are a number of things involved here. What we're trying to get at there is first of all, when there's an opportunity for government in its decision-making, in its policy-making initiatives, etc. . . There are numerous cases one can look at in the past, where the option has been taken to do everything, but assist the industry, but show support for a Canadian flag operation.

We've discussed at some length this infamous Bill C-33, infamous in the sense that there was a good situation. . . Had the government had a bit of a vision of what our transportation configuration might look like down the road and recognized that we feel it should include Canadian transport providers, there was a tailor-made situation for the government of the day to come out with a decision that was supportive of the industry. It would have given a signal to our operators that it just might be worth while reinvesting because the government has a concern about the future of this industry. I am speaking specifically about the Great Lakes shipping industry.

The training and upgrading of our crews is a constant thing. It's not just a one-shot thing. In our industry there is a continuous need for these sorts of measures to make sure our people are. . . I should say that Canadian seafarers are among

[Traduction]

M. Miller: Voici un autre élément clé. Nous avons parlé de l'industrie du transport maritime dans les Grands lacs, dont nous faisons tous partie. Nous n'avons jamais reçu de subventions de notre vie. Nous n'y tenons pas particulièrement. Il suffit de regarder autour de nous, Marine Atlantic, B.C. Ferries, la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, les champs pétrolifères—tout le monde est subventionné. Tout le monde autour de nous est subventionné. Nous sommes les seuls qui depuis des années avons payé notre juste part sans jamais râler et sans jamais rien quémander. Tout ce que nous voulions, c'était une voie maritime viable. Nous voulions notre part du transport des céréales.

Lorsque vous parlez des pays de la région du Pacifique, vous ne parlez en fait que des quelques dernières années. Il y a aussi l'Amérique du Sud. Il y a encore le Maroc. Par ailleurs l'Europe achète des céréales. Nous nous tenons au courant. Les pays de la région du Pacifique représentent un gros acheteur et je suis tout à fait pour. Si les grains sont destinés aux pays de la région du Pacifique, envoyez-les de Prince Rupert. Mais ne commencez pas à retirer tout d'un coup ce qui passait par la Voie maritime parce que le transport peut se faire par voie ferrée. Cela ne nous impressionne guère. En ce qui nous concerne, nous avons droit à notre juste part des grains qui sont toujours passés par la Voie maritime. S'il n'y en a pas, il n'y en a pas. S'il y en a, donnez-les nous.

Le président: Merci. À vous, monsieur Maloney.

M. Maloney (Erie): M. Fuchs a conclu en disant que l'adoption d'un cadre d'action positif, qui est refusé à l'industrie depuis des décennies, est essentiel à un tel renouveau. Pouvez-vous me donner des détails quant à ce cadre d'action positif tel que vous l'envisagez? Je suppose qu'il s'agit de votre recommandation?

M. Fuchs: Oui. Je vais commencer et peut-être que mes collègues voudront intervenir, eux aussi.

Plusieurs choses entrent en ligne de compte. Nous essayons tout d'abord, lorsque le gouvernement a la possibilité dans le cadre de ses décisions, de ses initiatives, de politiques, etc. . . Il y a de nombreux exemples où dans le passé on avait choisi de faire tout, sauf aider l'industrie, sauf appuyer les navires canadiens.

Nous avons débattu assez suffisamment le projet de loi C-33, projet infâme dans le sens où la situation était bonne. . . Si le gouvernement avait eu tant soit peu de vision quant à ce que deviendrait le transport dans l'avenir et s'il avait reconnu qu'il faudrait, comme nous le pensons, inclure les transporteurs canadiens, le gouvernement d'alors se trouvait dans une situation idéale et aurait parfaitement pu prendre une décision en faveur de l'industrie. Cela aurait fait comprendre à nos transporteurs qu'il valait peut-être la peine de réinvestir, car le gouvernement se souciait de l'avenir de l'industrie. Je parle plus précisément du secteur du transport maritime dans les Grands Lacs.

• 1655

La formation et le perfectionnement de nos équipages doivent se faire constamment. Ce n'est pas un programme sans lendemain. Dans notre industrie, il est nécessaire de constamment prendre ce genre de mesures pour faire en sorte

[Text]

the best trained seafarers in the world. They are second to none, and we would like to keep it that way. But we need a vision coming from government that says that there is to be a Canadian marine transportation mode and there is a rightful place for Canadian providers to at least participate fairly in that activity.

In the past, various proposals have come forward. For example, there are approaches that might be taken through the tax method. It would be tax neutral in the sense that it wouldn't affect the national revenue situation. But there could be devices whereby it would encourage the building of ships, which could be used when needed in the Canadian trades and at other times to engage in foreign trade. There are ways to handle that through the tax system, which would encourage that situation without costing the Canadian revenue pot one cent.

Those ideas have come forward in the past and the government decided not to go along with them and turned a deaf ear, or whatever you want to call it.

Now, these are a couple of things, and I am just wondering whether any of my colleagues also want to jump in on this.

The Chairman: Mr. Maloney, you may ask one more question, then we will have to call it a day.

Mr. Maloney: Would any of your colleagues like to comment?

Mr. Gralewicz: If I may, Mr. Chairman, again from experience, some years ago Federal Navigation were going to build ships in Canada. They were told that four ships would cost \$130 million. They thought they could get a better deal in Belgium.

They built the four ships in Belgium under a condition. The Belgium government said that they would give a 2% interest rate on their money on one condition—that they hire Belgium crews for five years. Laurence Pathy from Federal Navigation jumped at the opportunity and said thank you very much. They built four ships in Belgium.

Now, \$30 million sounds like a lot on \$100 million, but when I think about the tax bracket I am in, I wish I could pay only 30%. It would be great.

If those same ships had been built here, we would have had people working, paying taxes, and spending money. We would have gotten revenue and probably broke even. We wouldn't have made anything but we wouldn't have lost anything.

This way, we lost the capability of the shipyard. There are almost no shipyards left in Canada because we won't support them. You can get anything done cheaper in Taiwan or one of the foreign countries. We know that. So what we have done is chase the shipbuilders away, and we have also chased the shipowners away.

Unless there is a climate and a feeling for the industry. . . Just say that we don't need a bloody industry, close it up, and we'll get a bunch of Filipinos, Russians, or somebody to run ships in here, and we will stop shipping Canadian. . .

[Translation]

que nos gens sont. . . Je dirais que les marins canadiens sont parmi les meilleurs marins du monde. Ils sont inégalables, et nous tenons à ce que les choses restent ainsi. Ce qu'il nous faut, c'est une vision du gouvernement qui affirmerait qu'un mode de transport maritime canadien à sa place et que les transporteurs canadiens peuvent à tout le moins jouer le rôle qui leur revient dans cette activité.

Diverses propositions ont été faites dans le passé. Par exemple, des mesures pourraient être prises au plan de l'imposition. Ce serait sans incidence sur l'impôt dans le sens où cela ne modifierait pas la situation du revenu national. Mais il pourrait y avoir des mécanismes qui encourageraient la construction de navires, qui pourraient être utilisés en cas de besoin dans le cadre des échanges commerciaux intérieurs et avec l'étranger. Le système fiscal offre des moyens qui amélioreraient cette situation sans frais pour le revenu national.

Ces idées ont été proposées dans le passé mais le gouvernement a décidé de ne pas les adopter et a fait la sourde oreille.

Il y a maintenant plusieurs choses, mais je me demande bien si mes collègues ne voudraient pas intervenir.

Le président: Monsieur Maloney, vous pouvez poser encore une question avant que nous ne levions la séance.

M. Maloney: Un de vos collègues aimerait-il faire des observations?

M. Gralewicz: Si vous le permettez, monsieur le président, d'après mon expérience, il y a quelques années, la société Federal Navigation allait construire des navires au Canada. On lui a dit que quatre navires coûteraient 130 millions de dollars. Elle a pensé qu'elle pourrait faire une meilleure affaire en Belgique.

Elle a construit les quatre navires en Belgique, à une condition. Le gouvernement belge lui a dit qu'il lui donnerait un taux d'intérêt de 2 p. 100 à une condition—qu'elle engage des équipages belges pour cinq ans. Laurence Pathy de la société Federal Navigation a saisi l'occasion et a bien remercié. Cette société a construit les quatre navires en Belgique.

Effectivement, 30 millions de dollars semblent être beaucoup sur 100 millions, mais lorsque je pense à la tranche d'imposition qui est la mienne, j'aimerais bien ne payer que 30 p. 100. Ce serait formidable.

Si ces mêmes navires avaient été construits ici, nous aurions créé des emplois, les gens auraient payé des taxes et auraient dépensé de l'argent. Nous aurions obtenu des recettes et n'aurions probablement pas été déficitaires. Nous n'aurions pas fait de profit, mais nous n'aurions rien perdu non plus.

De la façon dont les choses se sont passées, nous avons perdu le nombre d'emplois que représente un chantier naval. Il n'y a pratiquement plus de chantiers navals au Canada, car nous ne les appuyons pas. Nous pouvons faire faire les choses à meilleur compte à Taiwan ou dans un autre pays étranger. Nous le savons. Nous avons donc chassé les constructeurs de navires et, du même coup, les armateurs.

À moins que l'on ne rétablisse un climat positif pour l'industrie. . . Dites tout simplement que nous n'avons pas besoin d'une industrie vouée à l'échec, fermez-la, et nous irons embaucher des Philippins, des Russes, ou des autres pour exploiter les navires ici, nous n'aurons plus de transport maritime canadien. . .

[Texte]

Somebody has to do something or else the shipowners will not invest. I don't blame them, because as Mr. Miller said, a self-unloader will cost you \$50 million. It only employs 30 people. That's a hell of an investment to make, \$55 million to employ some 30 people.

It is just like anything else. Why would you buy a bunch of trucks if you knew that the government is doing everything possible to have you not use those trucks? That was the signal the last government gave to the shipowners—we can get it done cheaper here, we can get it done cheaper this way or that way.

[Traduction]

Il faut faire quelque chose sinon les armateurs n'investiront rien. Je ne les accuse pas, car, ainsi que le disait M. Miller, un navire a autodéchargement coûte 50 millions de dollars et n'emploie que 30 personnes. C'est un énorme investissement de 55 millions de dollars pour employer seulement 30 personnes.

C'est partout pareil. Pourquoi achèteriez-vous une flotte de camions si vous saviez que le gouvernement fait tout son possible pour que vous ne les utilisiez pas? C'est ce qu'a fait comprendre le dernier gouvernement aux armateurs—nous pouvons faire faire le travail à meilleur compte ailleurs, de telle ou telle façon.

● 1700

That, Mr. Chairman, includes government. We can get all you people cheaper. I'll go to China, bring a bunch of Chinese back tomorrow for \$100 a month and a bowl of rice and we'll just go back into session.

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: Thank you, gentlemen. Thank you very much for appearing today. You were very forthright in your comments. Thank you.

Mr. Gralewicz: Thank you, Mr. Chairman, for inviting us. We appreciate the time.

The Chairman: The meeting's adjourned.

Eh bien, monsieur le président, cela concerne également le gouvernement. Vous autres aussi, vous pourriez être remplacés par des gens moins cher. Il me suffirait d'aller en Chine et de revenir avec un chargement de Chinois, à 100\$ par mois plus un bol de riz, qu'on pourrait faire siéger à votre place.

Des voix: Oh, oh.

Le président: Merci messieurs. Merci d'avoir comparu devant nous. Je dois dire que vous avez été très directs dans vos commentaires. Merci.

M. Gralewicz: Merci, monsieur le président, de nous avoir invités. Nous avons apprécié le temps que vous avez bien voulu nous consacrer.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Council of Maritime Affairs:

Ramon Gralewicz, President, Seafarers International Union;

George Miller, President, Canadian Lake Carriers Association;

Capt. Maury Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild;

John Fuchs, Executive Director.

TÉMOINS

Du Council of Maritime Affairs:

Ramon Gralewicz, président, Syndicat international des marins canadiens;

George Miller, président, Canadian Lake Carriers Association;

Capitaine Maury Sjoquist, président national, Guilde de la marine marchande du Canada;

John Fuchs, directeur exécutif.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Monday, May 30, 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 7

Le lundi 30 mai 1994

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, MAY 30, 1994

(10)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 7:45 o'clock p.m. this day, in Room 209, West Block, the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Sub-Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Other Member present: John Maloney.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Canada Ports Corporation: Arnold Masters, Chairman; Jean-Michel Tessier, President and Chief Executive Officer.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed its consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Arnold Masters and Jean-Michel Tessier made opening statements and answered questions.

At 9:08 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Jacques Lahaie

Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 30 MAI 1994

(10)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 19 h 45, dans la salle 209 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*président*).

Membres du Sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Charles Hubbard et Jim Jordan.

Autre député présent: John Maloney.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Société canadienne des ports: Arnold Masters, président du conseil; Jean-Michel Tessier, président-directeur général.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Arnold Masters et Jean-Michel Tessier font des exposés et répondent aux questions.

À 21 h 08, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de comité

Jacques Lahaie

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Monday, May 30, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le lundi 30 mai 1994

• 1945

The Chairman: This is the meeting of the Subcommittee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee of Transport pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

Good evening, ladies and gentlemen. I apologize very much for the lateness in getting started. Michel Guimond will be with us shortly. I just saw him in the House and he has just walked in the door, so we do have an official quorum.

Mr. Masters and Mr. Tessier, I apologize very much for the delay. As you know, there were several votes that we were not aware of when the meeting was called. Please accept our apologies.

You're from the Canada Ports Corporation and you've submitted your report. Will you proceed, gentlemen.

Mr. Arnold Masters (Chairman, Canada Ports Corporation): Thank you, Mr. Chairman, members. We've followed your hearings with great interest, including those on railcar availability. We offered to appear on behalf of the ports within the Ports Canada system, particularly so we could speak about the problem of grain traffic and grain infrastructure in eastern Canada.

I would like, if I may, to speak to several other points that arise out of that testimony, particularly about how the ports in the St. Lawrence River and the seaway are structured.

Also, if it would be helpful to the committee, I would like to speak about the labour situation in the river, which excited the committee's interest during its hearings at Québec.

I've been closely involved with the way that situation has developed since the late 1960s. I think the testimony you heard has raised questions to which you have not yet had clear and adequate answers, and it might be useful to your deliberations to have some historical light shed on them.

First, let me say the St. Lawrence Seaway is of great importance to Ports Canada along the St. Lawrence River, in the lower lakes, and in the Gulf of St. Lawrence.

In the material distributed to you, you will see that where these Ports Canada ports are situated, reference has been made to several other ports in the St. Lawrence that are not part of our system, but are in some cases, as was pointed out in Québec City, in competition with our ports.

I would like to ask our president, Jean Michel Tessier, to lead you through the material you have been given and speak about the seaway and related traffic passing through our ports.

Then, with your permission, Mr. Chairman, I will pick up on the other concerns I've mentioned.

Le président: Je déclare ouverte cette séance du Sous-comité de la Voie maritime du Saint-Laurent, du Comité permanent des transports, qui, en conformité du paragraphe 108(1) du Règlement, étudie la viabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Bonsoir mesdames et messieurs. Je vous fais mes plus plates excuses pour notre retard. Michel Guimond sera avec nous très bientôt. Je viens de le voir à la Chambre; au fait, le voici justement qui arrive, de sorte que nous avons officiellement le quorum.

Monsieur Masters et monsieur Tessier, je m'excuse au plus haut point pour notre retard. Comme vous le savez, il y a eu plusieurs votes dont nous n'étions pas au courant lorsque la séance a été convoquée. Veuillez nous en excuser.

Vous représentez la Société canadienne des ports et vous avez remis votre rapport. Vous avez la parole.

M. Arnold Masters (président, Société canadienne des ports): Merci, monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité. Nous avons suivi toutes vos audiences avec grand intérêt, incluant celles sur la disponibilité des wagons. Nous avons offert de nous présenter au nom des ports du réseau Ports Canada, surtout afin d'exposer le problème de l'infrastructure et du trafic céréaliers de l'Est canadien.

J'aimerais, si vous le permettez, soulever plusieurs autres points découlant également de ce témoignage et concernant plus particulièrement la structure des ports du Saint-Laurent et de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je souhaiterais également entretenir le comité de la situation de la main-d'oeuvre des ports du fleuve, qui a suscité l'intérêt du comité au cours des audiences tenues à Québec.

J'ai été mêlé de près à l'évolution de cette situation depuis la fin des années soixante. Je crois que le témoignage que vous avez entendu soulève des questions auxquelles vous n'avez pas encore reçu de réponse précise et adéquate et j'aimerais éclairer vos délibérations en citant quelques faits.

Je tiens tout d'abord à vous dire que la Voie maritime du Saint-Laurent revêt une grande importance pour les ports de Ports Canada situés sur le fleuve Saint-Laurent, sur les lacs inférieurs et sur le golfe du Saint-Laurent.

La documentation qui vous a été remise vous permettra de mieux voir où se trouvent ces ports. Il a été question de plusieurs autres ports du Saint-Laurent qui ne font pas partie de notre réseau, mais qui dans certains cas, comme on le soulignait à Québec, concurrencent nos ports.

Je prierais M. Jean Michel Tessier, le président, de passer en revue les documents que vous avez en mains et de traiter du trafic relié à la voie maritime qui transite par nos ports.

Ensuite, avec votre permission, monsieur le président, je vous entretiendrai des autres préoccupations que je viens de mentionner.

[Texte]

The Chairman: Thank you.

M. Jean Michel Tessier (président et directeur général, Société canadienne des ports): Monsieur le président, j'aimerais d'abord savoir si vous avez reçu copie de ce livre-ci?

The Chairman: Yes, we have.

M. Tessier: Donc, comme le disais monsieur le président, il y a quelques secondes, la Voie maritime du Saint-Laurent a un rôle important à jouer à l'intérieur du système de Ports Canada, et j'aimerais profiter de cette occasion que nous avons, de bien présenter aux membres de ce Comité quel est le rôle et quelle est l'importance de la Voie maritime du Saint-Laurent.

So what I would say, first, is please go to the submission that you have and what you are going to see at Tab 1 of this black book—

The Chairman: Black book—excuse me, Mr. Tessier. I thought you were referring to the submission.

Mr. Tessier: My presentation refers to this black book. I'm not going to go through the full book, but I want you at least to have a quick overview of what this book is all about and I will count on your researcher to do the rest.

The Chairman: Will you just give us a minute to look through this? We've read your submission, but let's look through the report.

Mr. Tessier: Why don't we do it together? That would be better.

The Chairman: That would be very good. Thank you.

Mr. Tessier: If you go to Tab 1, because probably some of you are not fully familiar with it, you see the Ports Canada port system. This is a group of 14 ports spread across Canada and this is well indicated. It goes from Prince Rupert and Vancouver as far east as St. John's, Newfoundland.

Then if you go to the second map, this map shows the ports affected or in business with the St. Lawrence Seaway. These are the ports that are covered through the different tabs of this document here. It is quite clear to see Port Colborne and Prescott in Ontario, and then Montreal, Trois-Rivières and Québec on the St. Lawrence River, including Sept-Îles. Then there's Belledune in New Brunswick and Halifax in Nova Scotia. One way or another, they have traffic with the St. Lawrence Seaway.

• 1950

Just to give you a quick debriefing, in Prescott and Port Colborne, 100% of their business is dealing with the seaway.

If you go to ports like Montreal, it is 18% of their business. You can have those numbers if you go to through the documents. I don't want you to go through the full document, but it's important to know that in Montreal 18% of the business is with the seaway.

You went to Québec this summer. There it's 26%. If I go back to the presentation of Ross Gaudreault, he said 40% of their revenues are generated to and from the seaway.

[Traduction]

Le président: Merci.

Mr. Jean Michel Tessier (President and Chief Executive Officer, Canada Ports Corporation): Mr. Chairman, I would like first of all to know whether you have received a copy of this book?

Le président: Oui, nous l'avons reçu.

Mr. Tessier: So, as the Chairman was saying a few moments ago, the St. Lawrence Seaway plays an important role within the Canada Ports system and I would like to take this opportunity to explain to members of this committee what is exactly the role and the significance of the St. Lawrence Seaway.

Je vous invite tout d'abord à vous reportez aux documents que vous avez en mains. Vous verrez à l'onglet 1 de ce cartable noir. . .

Le président: Un cartable noir, dites-vous: Excusez-moi, monsieur Tessier, je croyais que vous faisiez allusion au mémoire.

M. Tessier: Mon exposé porte sur ce cartable noir. Je ne vais pas le passer en revue d'un bout à l'autre, mais je voudrais au moins vous donner un bref aperçu de la teneur de ce document et je compte sur vos attachés de recherche pour faire le reste.

Le président: Pourriez-vous nous donner une minute pour jeter un coup d'oeil là-dessus? Nous avons lu votre mémoire mais nous voudrions jeter un coup d'oeil sur ce rapport.

M. Tessier: Pourquoi ne pas le faire ensemble? Ce serait préférable.

Le président: Excellente suggestion. Merci.

M. Tessier: Je vous invite donc à vous reportez à l'onglet 1, où l'on décrit le réseau de ports de Ports Canada, que certains d'entre vous ne connaissent peut-être pas bien. Il s'agit d'un groupe de quatorze ports disséminés d'un bout à l'autre du Canada et c'est très bien présenté graphiquement. Cela va de Prince Rupert et de Vancouver jusqu'au port de St-John's, à Terre-Neuve.

Si vous passez maintenant à la deuxième carte, on y voit les ports qui font affaire avec la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce sont les ports dont il est question dans le reste du présent document. C'est très clair; on y voit Port Colborne et Prescott en Ontario, et puis Montréal, Trois-Rivières et Québec sur le fleuve Saint-Laurent, et ensuite Sept-Îles. Et puis il y a Belledune au Nouveau-Brunswick et Halifax en Nouvelle-Écosse. D'une façon ou d'une autre, tous ces ports manutentionnent du fret de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Pour vous donner un bref aperçu, à Prescott et à Port Colborne, 100 p. 100 du volume manutentionné relève de la Voie maritime.

Dans le cas de Montréal, c'est 18 p. 100 du volume. Tout ces chiffres figurent dans les documents qui vous ont été remis. Je ne veux pas passer en revue tout le document, mais il est important de savoir qu'à Montréal, 18 p. 100 du volume manutentionné passe par la Voie maritime du Saint-Laurent.

Vous êtes allés à Québec cet été. À Québec, c'est 26 p. 100. Et j'en reviens à l'exposé de Ross Gaudreault: il a dit que 40 p. 100 de leurs revenus est attribuable à la Voie maritime.

[Text]

Halifax is only 4%. This is grain traffic.

Trois-Rivières traffic is only 42%. So 42% of the traffic going through Trois-Rivières is in and out from the seaway. That is mainly grain, but that is quite significant.

The traffic in Sept-Îles is 33%. What is also important to mention about Sept-Îles is that this business is in iron ore. I think you have been told previously that when you have grain coming down the river, it is also quite significant to have a back-haul. This iron ore from Sept-Îles represents the back-haul traffic from this town to the markets on the Great Lakes, in Ontario, for example. You were also told about other iron ore from Québec City, but this is more of a trans-shipment. This is iron ore coming from Brazil and trans-shipped to Québec destined for the Great Lakes.

The Chairman: If you don't mind me asking, where does the iron ore originate at Sept-Îles?

Mr. Tessier: It's from the Sept-Îles area. This is the Iron Ore Company of Canada. This is Québec Cartier Mining. This is the Wabush Mine. It's all the mines in that area. It's not in the immediate area. There are rail connections that bring the iron ore to the port. This is Québec. The iron ore from Sept-Îles is all Québec iron ore.

The Chairman: Just for clarification, when we were in Québec, the iron ore had its origination in Brazil.

Mr. Tessier: That's a different ball game.

The Chairman: That's different.

Mr. Tessier: Absolutely.

The Chairman: Okay.

Mr. Tessier: This is traffic that yesterday was going through New Orleans. I was port manager at the time in Québec City, so I have a bit of additional information on this business. That was iron ore going to New Orleans.

This is a very good example of how the Seaway, together with the lakers, stevedoring companies, and a few others, has been able to package something that made the Port of Québec more attractive for the Brazilian iron ore. You had iron ore coming to Québec and taken by lakers to the Great Lakes. In those years we were selling grain to Brazil. That also offered a return opportunity for the Docenave ships coming to Québec. This is the kind of logistics we're talking about.

This document here contains the maps, as I said. It also shows an overview of our traffic and the seaway share. This is quite significant, as I mentioned earlier.

The last port I didn't talk about is Belledune in New Brunswick. With Belledune in New Brunswick, in 1994, you are probably going to see between 200,000 and 300,000 tonnes of coal leaving the U.S. midwest for the Belledune energy plant. This represents 200,000 to 300,000 tonnes on a forecast tonnage of about 1.2 to 1.3 million tonnes in 1994. So around 20% of the business in Belledune is to and from the seaway.

[Translation]

À Halifax, c'est seulement 4 p. 100. Il s'agit de céréales.

À Trois-Rivières, le trafic est de seulement 42 p. 100. Donc, 42 p. 100 du fret qui passe par Trois-Rivières est à destination ou en provenance de la voie maritime. Il s'agit surtout de céréales, mais c'est une proportion très importante.

À Sept-Îles, la proportion est de 33 p. 100. Il faut aussi mentionner à propos de Sept-Îles que c'est du minerai de fer qu'on y embarque. Je pense qu'on vous a déjà dit que pour rentabiliser le transport des céréales en descendant le fleuve, il est également très important d'avoir des cargaisons de retour. Voilà ce qu'offre le minerai de fer embarqué à Sept-Îles, qui remonte le fleuve jusqu'aux marchés de la région des Grands Lacs, par exemple, en Ontario. On vous a également parlé de minerai de fer qui est embarqué à Québec, mais dans ce cas, il s'agit plutôt de transbordement. C'est du minerai de fer provenant du Brésil qui est transbordé à Québec à destination des Grands Lacs.

Le président: Excusez-moi de vous interrompre, mais d'où vient ce minerai de fer embarqué à Sept-Îles?

M. Tessier: De la région de Sept-Îles. C'est du minerai de la compagnie Iron Ore du Canada, de la compagnie Québec Cartier Mining, de la mine de Wabush, bref des mines situées dans cette région. Ce n'est pas dans les environs immédiats. Le minerai est amené au port par rail. Mais c'est du minerai du Québec. Le minerai de fer embarqué à Sept-Îles vient en totalité du Québec.

Le président: Pour plus de précisions, quand nous étions à Québec, on nous a parlé de minerai de fer qui provenait du Brésil.

M. Tessier: C'est tout autre chose.

Le président: C'est différent.

M. Tessier: Absolument.

Le président: D'accord.

M. Tessier: C'est du cargo qui hier encore passait par la Nouvelle-Orléans. À l'époque, j'étais administrateur du port de Québec et j'en sais donc un peu plus long là-dessus. C'est du minerai de fer qui transitait par la Nouvelle-Orléans.

C'est un très bon exemple de concertation: la voie maritime, les exploitants de laquiers, les compagnies d'arrimage et quelques autres intervenants ont réussi à mettre au point un programme qui rendait le port de Québec plus attrayant pour le transport du minerai de fer du Brésil. Ce minerai était transporté jusqu'à Québec où il était transbordé sur des laquiers à destination des Grands Lacs. À cette époque, nous vendions des céréales au Brésil, ce qui offrait aussi des possibilités de fret de retour pour les navires de la Docenave qui venaient à Québec. C'est le genre de logistique avec laquelle on jongle constamment.

Le document que vous avez sous les yeux contient des cartes géographiques. On y trouve aussi des données sur le volume total de fret et la part de la voie maritime qui, comme je l'ai dit tout à l'heure, est très importante.

Il y a un dernier port dont je n'ai pas parlé, nommément celui de Belledune, au Nouveau-Brunswick. En 1994, il y aura probablement de 200 000 à 300 000 tonnes de charbon qui quitteront le Midwest américain à destination de la centrale électrique de Belledune. Cela représente de 200 000 à 300 000 tonnes de fret sur un tonnage prévu de 1,2 à 1,3 millions de tonnes en 1994. Donc, à peu près 20 p. 100 du volume manutentionné à Belledune est à destination et en provenance de la voie maritime.

[Texte]

You will see through these different tables that ports have been reduced. We can see how traffic went down through the different ports. This is described in Map 2 of this presentation.

The main reason why this traffic is down is because of grain and iron ore. I'm sure, after everything you have heard over the last few weeks, you know more than any of us on the reasons why the grain and iron ore are down. I don't want to go too far in those details because I'm sure you already have plenty of answers to those questions. However, I would like to add something else here just to show how important transportation is and the challenges we are facing at Canada Ports Corporation, the lakers, and the seaway.

● 1955

The prices of commodities going through the seaway—grain, iron ore or coal—went down over the last 10 years. It didn't go up. This made the transportation portion of the landed costs of those commodities more important. The focus is even more significant than it was 10 years ago. That offers us a greater challenge to keep the business we have in Canada and to build on the shippers and customers we have.

I wanted to mention this to you before we turn to a further presentation from our chairman and questions. I don't want to go too far into the reasons why the iron ore and grain are down.

I also wanted to say that over the last 12 to 13 years, from 1980 to 1993, we have invested millions of dollars in the facilities. We have invested \$127 million, of which \$81 million was for the grain and \$15 million was for the iron ore. So we have invested. But I also want to say that we are not the only ones who did that. Our shippers and our customers, the users of the ports, have also put money into our facilities.

We all know—and this is also spelled out in this document—what the economic impact of the seaway is, what the economic impact of our ports in the system is, and how significant the traffic is. So this is also part of this presentation.

To finish up, perhaps we could go to Tab 7, just to pick one, and use the Port of Sept-Îles. What you see on the first page of this presentation is that the seaway traffic at the Port of Sept-Îles was the same in 1993 as in 1987. The volume has been up and down but if you look at those two years, it has been relatively the same. The volume of total traffic out of the Port of Sept-Îles went down; therefore you can see the impact the seaway represents.

It is mainly iron ore traffic that goes through Sept-Îles. This iron ore is handled through the private wharf of Iron Ore Company of Canada. This graphic represents traffic for the grain going to out-of-port facilities, such as Québec or Port Cartier.

On the next page you will see graphs showing the seaway share of the total port traffic and that these commodities going through the seaway represent close to 35% of the entire port traffic. Then, you have a breakdown of additional information.

[Traduction]

Ces divers tableaux montrent que le trafic a diminué dans les ports. C'est écrit à la carte no. 2 de ce document.

Cette baisse du trafic s'explique principalement par la réduction du volume de céréales et de minerai de fer. Après tout ce que vous avez entendu ces dernières semaines, je suis sûr que vous en savez davantage qu'aucun d'entre nous sur les raisons de cette baisse des céréales et du minerai de fer. Je ne veux pas entrer dans les détails, parce que je suis certain que vous avez déjà entendu plein de réponses à ces questions. Je voudrais toutefois ajouter quelque chose, juste pour montrer toute l'importance du transport et les défis que doivent relever la Société canadienne des ports, les exploitants de laquiers et la voie maritime.

Les cours des marchandises et denrées qui passent par la voie maritime—céréales, minerai de fer ou charbon—ont baissé depuis 10 ans. Ils n'ont pas augmenté. Cette baisse a accentué l'importance de l'élément transport du coût de ces marchandises et denrées. Le transport est donc encore plus important qu'il ne l'était il y a 10 ans. Cela nous pose un immense défi si nous voulons conserver le volume que nous avons au Canada et continuer de servir les armateurs et notre clientèle.

Je tenais à le mentionner avant de redonner la parole à notre président et de passer aux questions. Je ne veux pas m'attarder sur les raisons qui expliquent la baisse du volume de minerai de fer et de céréales.

Je voulais aussi dire que depuis 12 ou 13 ans, de 1980 à 1993, nous avons investi des millions de dollars dans les installations. Nous avons investi 127 millions de dollars, dont 81 millions pour les céréales et 15 millions pour le minerai de fer. Nous avons donc investi. Mais je tiens aussi à dire que nous ne sommes pas les seuls à l'avoir fait. Les armateurs et nos clients, c'est-à-dire les utilisateurs des ports, ont également investi de l'argent dans nos installations.

Nous savons tous—et c'est décrit en détails dans ce document—quelle est l'incidence économique de la voie maritime, de nos ports et du volume transporté. Cela fait donc également partie de notre présentation.

En terminant, peut-être pourrait-on nous attarder à l'onglet 7, juste pour prendre un exemple, qui porte sur le port de Sept-Îles. À la première page de ce document, vous pouvez constater que le trafic attribuable à la voie maritime au port de Sept-Îles était en 1993 le même qu'en 1987. Le volume a fluctué au fil des années, mais il n'a pas beaucoup changé entre ces deux années. Le volume total de trafic en provenance du port de Sept-Îles a baissé; cela fait ressortir toute l'importance de la voie maritime.

C'est surtout du minerai de fer qui passe par le port de Sept-Îles. Le minerai de fer est manutentionné au quai privé de la compagnie Iron Ore du Canada. Ce graphique-ci représente le trafic de céréales qui passe par des installations extérieures au port, par exemple à Québec ou à Port-Cartier.

À la page suivante, vous voyez des graphiques qui montrent la part de la voie maritime du trafic portuaire total; on voit que ces marchandises et denrées qui transitent par la voie maritime représentent près de 35 p. 100 du trafic portuaire total. Ensuite, il y a une ventilation et des renseignements supplémentaires.

[Text]

I want to leave this with you, Mr. Chairman, because it would take too long to go through every page.

The chairman and I would be more than happy to answer any specific questions you have.

The Chairman: Thank you, Mr. Tessier.

Just before we get into that, we were just commenting that there are some private ports, such as Cartierville.

Mr. Tessier: Port Cartier is a private port.

The Chairman: Where would that be located in here?

Mr. Tessier: Just about 20 kilometres away from Seven Islands coming up the river.

The Chairman: Are there any other private ports?

Mr. Tessier: Yes, you have Port Alfred in the Grande-Anse area.

The Chairman: Where would that be located?

Mr. Tessier: It's near Chicoutimi. If you look at the map at Tab 1, you will see Port Saguenay. Port Alfred is in that area within our harbour limits.

The Chairman: You have no jurisdiction over those private ports.

Mr. Tessier: Yes, we have water jurisdiction. In other words, traffic going in and out of the Port Alfred area is within our harbour limits so we have jurisdiction on water, and for that we charge harbour dues. The major customer in this area is Alcan.

Port Cartier is near Sept-Îles and serves Québec Cartier Mining in particular. They also have a grain elevator, which is owned by Dreyfus.

Port Alfred is on the Saguenay River and the owner of that terminal is Alcan.

• 2000

The Chairman: Thank you.

We'll stop there for a moment.

Go ahead, Michel.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Merci, monsieur Tessier. Je suis originaire du Saguenay et j'avais cru comprendre que Port Saguenay, c'est le port de Grande Anse, tandis que le port de la Baie-des-Ha! Ha! est la propriété de l'Alcan.

M. Tessier: C'est à l'intérieur des limites de la juridiction de Ports Canada.

M. Guimond: Même les ports privés?

M. Tessier: Dans ce coin-là, oui, mais pas Port Cartier.

M. Guimond: Pas Port Cartier ni le port de Valleyfield?

M. Tessier: Non. Valleyfield est un port municipal.

M. Guimond: Fait-on le même raisonnement pour Valleyfield que l'on fait pour Port Cartier?

[Translation]

Je vais vous laisser ce document, monsieur le président, car il serait trop long de le passer en revue d'un bout à l'autre.

Le président du conseil et moi-même nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Tessier.

Avant de poursuivre, on vient de mentionner qu'il y a des ports privés, par exemple à Cartierville.

M. Tessier: Port-Cartier est un port privé.

Le président: Où ça se trouve-t-il?

M. Tessier: À peu près à 20 kilomètres en amont de Sept-Îles.

Le président: Y a-t-il d'autres ports privés?

M. Tessier: Oui, il y a Port-Alfred, dans la région de Grande-Anse.

Le président: Où ça se trouve-t-il?

M. Tessier: C'est près de Chicoutimi. Si vous regardez la carte à l'onglet 1, vous y verrez Port-Saguenay. Port-Alfred se trouve dans ce secteur, dans les limites de notre port.

Le président: Vous n'avez pas compétence sur ces ports privés.

M. Tessier: Oui, nous avons compétence sur l'eau. Autrement dit, le trafic qui entre à Port-Alfred et qui en sort doit traverser nos limites portuaires qui relèvent de notre compétence et nous faisons payer des droits portuaires. Le principal client dans ce secteur est l'Alcan.

Port-Cartier se trouve près de Sept-Îles et sert surtout la compagnie minière Québec-Cartier. Il y a aussi là-bas un silo qui appartient à Dreyfus.

Port-Alfred se trouve sur le Saguenay et c'est l'Alcan qui est propriétaire de ce terminal.

Le président: Merci.

Nous allons nous arrêter-là.

Allez-y, Michel.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Thank you, Mr. Tessier. I am from the Saguenay area and I understood that Port-Saguenay is the harbour for Grande-Anse while the port of Baie-des-Ha! Ha! is the property of Alcan.

Mr. Tessier: It is within the limits of Canada Ports' jurisdiction.

Mr. Guimond: Even the private ports?

Mr. Tessier: In that area, yes, but not Port-Cartier.

Mr. Guimond: Not Port-Cartier and not the port of Valleyfield neither?

Mr. Tessier: No, Valleyfield is a municipal port.

Mr. Guimond: Is the reasoning the same for Valleyfield as it is for Port-Cartier?

[Texte]

M. Tessier: Non. Port Cartier est un port complètement privé à l'extérieur des limites portuaires de Sept-Îles, mais si vous allez dans la rivière Saguenay et que vous prenez la Baie-des-Ha! Ha! et le port de Chicoutimi, ce sont deux ports qui sont à l'intérieur des limites portuaires.

Au niveau des activités commerciales, le port de Port Alfred ou de Baie-des-Ha! Ha! est un port privé qui appartient totalement à la compagnie Alcan. Donc, nous n'intervenons pas dans les activités commerciales à Port Alfred. Cependant, c'est à l'intérieur des limites portuaires de Grande Anse ou de Port Saguenay comme on l'appelle maintenant, et comme c'est à l'intérieur, nous avons juridiction sur l'eau car c'est à l'intérieur de nos limites portuaires et cela a été défini comme cela il y a nombre d'années.

M. Guimond: Très bien. Merci pour la précision.

J'ai travaillé quatorze ans dans l'industrie des pâtes et papiers. Vous auriez dû peut-être ajouter que les papetières de la région du Saguenay sont aussi des utilisatrices des deux ports. Je pense que la Consolidated Bathurst sort également du papier par le port de l'Alcan.

M. Tessier: Il en sort aussi chez nous. Le même papier peut passer à Grande Anse tout comme on a le trafic de Donahue, , mais je ne voulais pas rentrer dans cette dimension-là.

M. Guimond: J'ai travaillé pendant quatorze ans pour Abitibi Price et les plaintes qui revenaient fréquemment dans l'usine étaient que l'*overhead* coûtait cher. Avant mon élection, j'ai eu l'occasion de réaliser un mandat pendant trois ou quatre mois au port de Québec. Ce que je vais vous dire là, parce que je veux quand même. . .

The Chairman: Excuse me. I thought you were just getting some questions as to the logistics of what we were talking about. If we could hear the balance of the submission, then I'll turn to you for those questions. Would you mind?

Mr. Guimond: Okay.

The Chairman: I don't think they've completed their submission yet.

Je pensais qu'il avait terminé. D'accord.

Mr. Masters: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We didn't want you left out.

Mr. Masters: You've heard from Mr. Tessier to what extent our ports on the St. Lawrence rely on grain and the iron ore which provides the basic back-haul into the seaway.

The point I want to make is not that too much grain goes out through the west, but rather that if there is not enough grain going out through the east to pay the cost of maintaining our costly grain infrastructure while waiting for the market to change, we may have to abandon more of it than we have already abandoned or committed to other uses.

The suggestion has been put to you that the whole of Canada is the catchment area for the west coast grain terminals, and that the WGTA has caused distortions in grain transportation patterns. Let me react to these points.

[Traduction]

Mr. Tessier: No. Port-Cartier is an entirely private port outside the limits of the port of Sept-Îles, but if you go up the Saguenay River, you have there Baie-des-Ha! Ha! and the port of Chicoutimi, two ports that are located within the port limits.

In terms of business activity, the port at Port-Alfred or Baie-des-Ha Ha! is a private port which is entirely owned by the Alcan company. So we do not have anything to do with the commercial activities at Port-Alfred. However, it is located within the port limits of Grande-Anse, or Port-Saguenay as it is now called, and since it is within the limits, we have jurisdiction on the water because it is within the limits of our port, and this was defined in those terms many years ago.

Mr. Guimond: Very well. Thank you for the clarification.

I worked for 14 years in the pulp and paper industry. Perhaps you should have added that the pulp and paper companies in the Saguenay area are also users of both ports. I believe Consolidated Bathurst also ships paper through the Alcan port.

Mr. Tessier: They also ship some in our port. The same paper can go through Grande-Anse and we have the Donahue traffic as well, but I did not want to go into those details.

Mr. Guimond: I worked for 14 years for Abitibi Price and there were frequent complaints in that plant about the overhead being too high. Before being elected, I had the opportunity to serve for three or four months in the port of Quebec. What I'm going to tell you now, because I still want. . .

Le président: Excusez-moi. Je croyais que vous vouliez simplement avoir des précisions au sujet des aspects logistiques de ce dont on parlait. Je propose que nous entendions le reste de l'exposé, après quoi vous aurez la parole pour poser des questions. Est-ce que cela vous va?

M. Guimond: D'accord.

Le président: Je ne crois pas que les témoins aient terminé leur exposé.

I thought he was finished. Very well.

M. Masters: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous ne voulions pas que vous restiez sur la touche.

M. Masters: Vous venez d'entendre M. Tessier expliquer dans quelle mesure nos ports sont fonction des céréales et du minerai de fer qui constituent le principal fret de retour sur la voie maritime.

Ce que j'essaie d'expliquer, ce n'est pas que trop de céréales passent par l'Ouest mais que, en attendant une amélioration du marché, s'il n'y en a pas suffisamment qui passent par l'Est pour payer l'entretien de notre infrastructure céréalière coûteuse, nous serons peut-être contraints d'en abandonner davantage ou d'en convertir en d'autres activités.

On vous a laissé entendre que le Canada entier constitue le bassin d'alimentation pour les terminaux céréaliers de l'Ouest et que la subvention de la LTGO a modifié faussé les axes de transport céréalier. J'aurais certaines choses à ajouter sur ce point.

[Text]

First, west coast throughput capacity may exceed the volume currently being shipped off that coast, but certainly does not match the volume of grain Canada is currently exporting, let alone the grain we hope to export in coming years as the GATT treaty takes effect and world demand continues.

The Canadian ports, which are concerned about the continuing viability of their grain infrastructure, spend considerable time discussing with the Wheat Board what levels of grain they can expect.

The monopoly position enjoyed by the Wheat Board gives them enormous power in relation to ports and routings, and it is difficult if not impossible to get grain commitments. Their officials claim that the delivery point depends entirely on the customer. There has also been a public suggestion by the Wheat Board that they may wish to use the Gulf of Mexico ports.

• 2005

Well, Mr. Chairman, I think it's time the agricultural community decided what its needs are in relation to the eastern grain infrastructure. We do not normally operate on an entirely speculative basis. We operate, in most cases, with tonnage guarantees so we know, within some parameters, what our worst-case operating scenario will be. With grain this has not been the case.

At Prescott, however, to cite a current case, after shopping widely for a private sector operator to take on the terminal, we have just taken the decision to resume operating the elevator ourselves for this year after our last tenant operator decided not to renew the lease. Before we took that decision, we had received a guarantee for this year from the Ontario Wheat Producers' Marketing Board, as well as an offer to join with us in examining the future of that elevator.

Our options in relation to the business risk facing our underutilized eastern infrastructure are to close elevators or to receive sufficient revenue to keep them open or to get tonnage guarantees.

At Montreal two elevators have been demolished and a third is being converted to other uses and cannot be redirected to grain. At Trois-Rivières, one-third of an elevator has been converted to storage of aluminum. At Saint John, the elevator has been demolished.

This year we are wrestling with the future of the Prescott elevator.

Given the centrality of the Wheat Board in the agricultural community, we would like to know how they think this problem could be addressed.

If we are emerging from the pressures and distortions caused by the grain subsidy war as the GATT treaty takes hold, then hopefully the European grain market will open again to us within the next few years. Meanwhile, whatever we do in making changes to the WGTA, surely it is in our broad national interest to ensure that grain is exported on Canadian routings through Canadian ports, however free the producer is to make his own particular arrangements.

[Translation]

D'abord, la capacité de débit de la côte ouest surpasse peut-être les volumes qu'on expédie depuis ces ports à l'heure actuelle, mais elle ne se compare certainement pas aux volumes de céréales qu'exporte présentement le Canada, sans compter ce que l'on espère exporter au cours des prochaines années, à mesure que le GATT prend effet et que la demande mondiale se maintient.

Les ports canadiens qui s'inquiètent de la viabilité soutenue de leur infrastructure céréalière consacrent beaucoup de temps à discuter avec la Commission du blé du volume de céréales qui leur sera consacré.

Le monopole dont jouit la Commission lui confère un énorme pouvoir relativement aux ports et aux itinéraires, et il est difficile, voire impossible, d'en obtenir des engagements céréaliers. Ses représentants prétendent que seul le client décide de la destination de livraison. La Commission du blé a de plus laissé entendre qu'elle considérerait utiliser les ports du golfe du Mexique.

Eh bien, monsieur le président, je crois qu'il est temps que la communauté agricole détermine ses besoins en matière d'infrastructure céréalière de l'Est. Il n'est pas dans nos habitudes de procéder uniquement par hypothèse. Nous fonctionnons normalement d'après des garanties de tonnages, à partir desquelles nous pouvons établir le scénario le moins favorable. Il n'en a pas été ainsi pour les céréales.

À Prescott, cependant, après avoir longuement cherché un exploitant privé pour le terminal, nous venons tout juste de décider de l'exploiter nous-mêmes cette année, étant donné que le dernier locataire-exploitant n'a pas renouvelé son bail. Mais avant de prendre cette décision, nous avons reçu une garantie pour cette année, de la part de la Commission ontarienne de commercialisation du blé, qui nous invitait également à étudier avec elle l'avenir de l'élévateur.

Nos options en ce qui a trait aux risques commerciaux de notre infrastructure de l'Est sous-utilisée sont de fermer les élévateurs, de générer suffisamment de revenus pour les garder ouverts ou d'obtenir des garanties de tonnage.

À Montréal, deux élévateurs ont été démolis et un troisième sert maintenant à d'autres activités et ne peut être reconverti en silo. À Trois-Rivières, le tiers d'un des élévateurs sert dorénavant à l'entreposage de l'alumine. À Saint John, l'élévateur a été démoli.

Cette année, nous nous penchons sur l'avenir de l'élévateur de Prescott.

Vu la place centrale qu'occupe la Commission du blé au sein de la communauté agricole, nous aimerions savoir comment elle entrevoit la solution de ce problème.

Si les pressions et les distorsions découlant de la guerre des subventions céréalières s'estompent avec le GATT, il y a alors bon espoir que le marché céréalier européen nous sera à nouveau ouvert d'ici quelques années. Entre temps, peu importe nos efforts en vue de modifier la LTGO, il y va sûrement de l'intérêt national de veiller à ce que nos céréales soient exportées sur des itinéraires canadiens via les ports canadiens, que le producteur soit libre ou non de prendre ses propres dispositions.

[Texte]

We should not be undercutting the major investments we have made in this country in transportation infrastructure by letting our grain go out via American ports to offshore destinations.

I do not have a neat single solution to offer you about what to recommend in your report regarding this grain situation. What I would say is that the seaway depends on grain as a base traffic that is inter-dependent with iron ore in making a two-way and thus affordable routing. I see nothing to suggest there is another kind of traffic that could replace this base traffic.

I believe the same is true for the Port of Québec. It was important for the port and for Bunge to appear before you and make their case. You have heard Ross Gaudreault recommending that the other elevators up-river be closed so that his port could remain in the grain business and recover some of its lost volume. I imagine the committee may wish to return to this subject in questions.

If I may, I would like to pick up on certain areas that we raised in earlier testimony, particularly concerning the ports and the whole seaway equation. I would then be glad to add comments on the labour situation.

There are three main port systems in Canada, all of them represented within the Great Lakes—St. Lawrence waterway. To begin at the upper end of this system, there are the harbour commissions including Thunder Bay, Windsor, Hamilton, Toronto, and Oshawa. These self-administering ports do not pay dividends to the government, nor municipal taxes or grants in lieu of taxes; they keep their profits for reinvestment, either building terminals and wharves themselves or leasing prepared sites to private sector companies.

Then there are the harbours and ports administered directly by the Department of Transport through the coast guard regions. Of the 526 properties or facilities listed in their inventory, about two dozen are really ports with commercial traffic and a number of these are in the Great Lakes—St. Lawrence waterway. Grants in lieu of taxes are paid, on their behalf, by Public Works. They do not pay dividends or recover their full administrative costs, nor do they normally build infrastructure out of self-generated revenues. While they do levy some port charges, the net cost of administering them comes from the Department of Transport's A-base, as does most of their investment capital.

Third, there is the Ports Canada system consisting of 14 commercial ports. Seven of them are self-administered and operationally autonomous under local port corporations appointed by the federal government. The seven divisional ports are administered by the Canada Ports Corporation itself, which acts also as a national office for the whole system and performs functions that in many cases mirror those performed by Transport Canada in relation to its ports.

All the port systems resemble each other to the extent that most of the marine terminals they contain are owned or leased to the private sector. But Ports Canada is principally a system of tidewater deep ports for ocean-going vessels despite our two facilities at Prescott and Port Colborne.

[Traduction]

Nous ne devrions pas réduire la valeur des importants investissements que le pays a consacrés aux infrastructures de transport, en laissant nos céréales transiter par des ports américains.

Je n'ai pas de solution simple et unique à vous offrir concernant les recommandations que vous devez inclure dans votre rapport sur les céréales. Je puis cependant dire que la voie maritime en est tributaire; les céréales constituent un trafic de base, avec le minerai de fer, et en font un itinéraire à deux sens, donc abordable. Rien ne porte à croire qu'un autre type de trafic pourrait remplacer ce trafic de base.

Je crois qu'il en est de même au port de Québec. Il était important que celui-ci et Bunge se présentent devant votre comité pour exposer leurs points de vue. Vous avez entendu M. Ross Gaudreault recommander la fermeture des autres élévateurs en amont afin que son port puisse continuer de manutentionner des céréales et rétablir son volume. Je pense que le comité aura des questions à ce sujet.

J'aimerais cependant reprendre certains points soulevés dans un témoignage précédent, à savoir la place qu'occupent les ports dans l'équation de la voie maritime. Je voudrais ensuite ajouter des commentaires au sujet de la situation de la main-d'oeuvre.

Il existe trois grands réseaux portuaires au Canada, qui sont tous représentés au sein de la voie navigable Grands Lacs/Saint-Laurent. D'abord, à l'extrémité supérieure du système, il y a les commissions portuaires, incluant Thunder Bay, Windsor, Hamilton, Toronto et Oshawa. Ces ports autogérés ne versent pas de dividendes au gouvernement, ni de taxes municipales ou de subventions tenant lieu de taxes, et ils réinvestissent leurs profits soit en construisant eux-mêmes des terminaux et des quais ou en louant des sites aménagés à des intérêts privés.

Viennent ensuite les ports et havres administrés directement par le ministère des Transports dans les régions desservies par la Garde côtière. Seule une dizaine des 526 propriétés ou installations figurant dans l'inventaire sont réellement des ports où transite un trafic commercial, dont plusieurs se situent sur la voie navigable Grands Lacs/Saint-Laurent. Des subventions tenant lieu de taxes sont versées en leur nom à Travaux publics. Ils ne versent pas de dividendes, ne recouvrent pas la totalité de leurs frais administratifs, et ne construisent ordinairement pas leurs infrastructures à l'aide de revenus autogénérés. Bien qu'ils prélèvent certaines charges portuaires, le coût net de leur administration provient des services votés du ministère des Transports, tout comme la majorité de leur capital d'investissement.

• 2010

Enfin, il y a le réseau Ports Canada, qui compte 14 ports commerciaux, dont sept sont entièrement autonomes et constitués en sociétés portuaires locales nommées par le gouvernement fédéral; les sept autres sont administrés par la Société canadienne des ports qui sert également de bureau national pour l'ensemble du réseau et s'acquitte de fonctions qui s'apparentent fréquemment à celles de Transports Canada à l'égard de ses ports.

Tous les réseaux portuaires se ressemblent en ce que la plupart des terminaux maritimes qui s'y trouvent appartiennent au secteur privé ou lui sont loués. Mais Ports Canada constitue essentiellement un réseau de ports en eau profonde à marée pour les océaniques, à l'exception de Prescott et de Port Colborne.

[Text]

We exist primarily to facilitate Canada's international trade, which means maintaining affordable and reliable access to tidewater for shippers in all parts of the country. Our ports are thus primarily transit ports for cargo originating or destined elsewhere.

To maintain the necessary range of services, including not only wharves, terminals and equipment, but also security for the cargoes passing through and for policing of Canadian law, we have costs that are not faced by all the ports in Canada. On the St. Lawrence River, competitive conditions among the ports are made unequal by the different cost burdens faced by them in each system.

The Port of Montreal is an example. It pays about one-quarter of the CPC operating budget; it pays large municipal grants in lieu; it pays the full cost of its Ports Canada police detachment; and it operates its on-dock rail system, two grain elevators and a passenger terminal.

The rest of its terminals, as in other ports, are privately operated and the port derives revenue from them mainly by charging the terminal rent, whether as a flat amount or on a tonnage-based, throughput rate.

Now let me add another dimension to the port situation in the St. Lawrence. As you heard in Québec, there are private ports such as Port Cartier where Québec Cartier Mining runs its own port and marine terminals, mainly to serve its own iron ore transportation needs and to handle the grain forehaul that makes the Canadian iron ore movement profitable.

Then there is the provincial port of Bécancour, which services its industrial park and the municipal port of Valleyfield. It performs valuable services to the surrounding municipality, which far outweigh its exemption from paying taxes to the municipality.

We have no quarrel at all with these ports when they are serving the development of their local industrial and economic base. But when the low-cost ports and the non-cost recovery ports of Transport Canada begin to compete for transit cargoes that are merely moving through the port from elsewhere to an international destination, they are really affecting the revenue structure required by the bigger ports like Montreal, Québec and Trois-Rivières to keep paying their costs and provide their services.

Within the last few months we have begun to address with Transport Canada's Harbours and Ports Directorate this question of the unequal playing field resulting from the differences between our two degrees of self-sufficiency. We are making progress in a study to establish a greater equity in pricing policy.

The question of longshore labour costs excited the committee's interest in Québec, and reference was made to the Maritime Employers' Association, which negotiates and administers labour contracts in Toronto, Hamilton, Montreal, Trois-Rivières, Québec, Saint John and Halifax under widely differing collective agreements.

This private corporation, owned by the shipping lines, agents, terminal operators and stevedoring contractors, was formed to represent the employers in these ports when the government legislated the findings of the Picard Industrial

[Translation]

Notre but premier consiste à faciliter le commerce international du Canada, ce qui signifie offrir aux chargeurs un accès abordable et fiable à la marée, quelle que soit leur région. Nos ports sont donc principalement des ports de transit pour le fret en provenance ou à destination d'ailleurs.

Pour assurer toute la gamme de services nécessaires, incluant non seulement les quais, les terminaux et l'équipement, mais aussi la sécurité des marchandises et le respect de la loi, il y a des frais que tous les ports du Canada n'ont pas à déboursier. Les différents frais des ports de chaque système rendent inégales les conditions de concurrence qui prévalent sur le Saint-Laurent.

Le port de Montréal paye environ un quart du budget d'exploitation de la SCP; il paye d'importantes subventions tenant lieu de taxes municipales, tous les frais de son détachement de police de Ports Canada et exploite son réseau ferroviaire à quai, deux élévateurs à grain et un terminal pour les passagers.

Comme dans d'autres ports, le port tire ses revenus d'eux, principalement en location de terminal, qu'il s'agisse d'un montant fixe ou d'un taux basé sur le tonnage en transit.

Je me permets maintenant d'ajouter une autre dimension à la situation portuaire du Saint-Laurent. Comme l'on a expliqué à Québec, il y a des ports privés comme celui de Port-Cartier, où Québec Cartier Mining gère son propre port et ses terminaux maritimes, surtout pour répondre à ses propres besoins en transport de minerai de fer et pour manutentionner le fret d'aller composé de céréales, qui rentabilise les mouvements de minerai de fer.

Il y a ensuite le port provincial de Bécancour, qui dessert son parc industriel, et le port municipal de Valleyfield, qui rend de précieux services à la municipalité, largement supérieurs à ce que représente son exemption de taxes municipales.

Nous n'avons rien contre ces ports s'ils contribuent au développement de leur base industrielle et économique locale. Mais lorsque ces ports à faibles coûts et les ports à coûts non recouvrables de Transports Canada livrent concurrence pour des marchandises de transit qui ne font que passer par le port, en provenance d'ailleurs vers une destination internationale, ils sapent ni plus ni moins la structure de revenus que nécessitent les plus gros ports comme Montréal et Trois-Rivières afin de payer leurs frais et de fournir des services.

Nous étudions depuis quelques mois, de concert avec la Direction des ports et havres de Transports Canada, la question de l'iniquité du jeu qu'entraîne la différence entre nos deux niveaux d'autosuffisance. Nous effectuons également une étude en vue d'améliorer l'équité en matière d'établissement des prix.

La question des coûts que représentent les débardeurs avait suscité l'intérêt du comité à Québec, et il a été question de l'Association des employeurs maritimes, qui négocie et administre les contrats de travail à Toronto, Hamilton, Montréal, Trois-Rivières, Québec, Saint John et Halifax, dont les conventions collectives diffèrent beaucoup.

Cette société privée, qui appartient aux compagnies maritimes, agents, exploitants de terminaux et entrepreneurs en arrimage, a été créée en vue de représenter les employeurs dans ces ports, au moment où le gouvernement a donné force de loi

[Texte]

Inquiry Commission in 1967 that granted job security and defined many working conditions for all longshoremen in Montreal, Trois-Rivières and Québec, and required that the employers in these ports fund these imposed conditions.

Much history has been written in the past 27 years respecting this formula, and more time than we have available this evening would be needed to debate all of the industry's problems.

It is conceivable that the job security formulas, pyramiding wage rates and a single labour rate for all types of work that resulted from this government action over a quarter of a century ago should be examined to determine whether major Canadian ports can bear this burden in 1994 competitive conditions.

[Traduction]

aux constatations de la Commission d'enquête industrielle Picard en 1967, accordant la sécurité d'emploi et définissant plusieurs conditions de travail pour tous les débardeurs de Montréal, Trois-Rivières et Québec, et exigeant que les employeurs de ces ports financent ces conditions imposées.

Beaucoup d'encre a coulé au sujet de cette formule, depuis qu'elle a vu le jour il y a 27 ans, et il nous faudrait des jours entiers pour couvrir tous les problèmes qu'éprouve ce secteur.

Il y aurait peut-être lieu d'examiner les formules de sécurité d'emploi, l'échafaudage des taux de salaire et le salaire de base uniforme pour tous les genres de travail découlant de cette décision du gouvernement prise il y a une vingtaine d'années, afin de déterminer si les principaux ports canadiens peuvent supporter ce fardeau dans les conditions de concurrence qui prévalent en 1994.

• 2015

Mr. Chairman, I would like to thank the committee for its attention. We'd be happy to entertain whatever questions may have been generated.

The Chairman: Thank you, Mr. Masters.

Mr. Guimond, please go ahead.

M. Guimond: Merci. J'avais complètement oublié que la présentation était terminée.

Donc, monsieur Tessier, ne pensez pas que j'ai été *briefé* d'aucune façon par les gens en poste actuellement au port de Québec. J'en ai une connaissance personnelle pour avoir fait un mandat de consultant avant mon élection. Le mandat était de regarder ce qui pourrait être fait pour assurer la rentabilité d'un port comme Québec. Les gens des établissements locaux se plaignaient de faire vivre, dans une certaine mesure, un siège social qui représentait des dépenses de un million de dollars. Si le port était dispensé de cette dépense, sa situation serait moins précaire. Il est bien entendu qu'alors il faudrait examiner votre financement.

Il y avait la question des frais d'administration d'un siège social et celle d'un service de police. Est-il utile et nécessaire de maintenir un service de police qui assure une patrouille pour surveiller des tas de vrac? Même si quelqu'un, avec une petite remorque derrière sa Toyota, venait pour voler, personne ne pourrait partir avec un tas de vrac demain matin. Il devrait y avoir des mesures de détection modernes, avec caméras à distance et une centrale, comme cela se fait ailleurs dans beaucoup d'industries modernes.

Vous ne pourrez pas répondre à la question suivante car cela relève du palier municipal. Est-il normal qu'une organisation comme un port, qui reçoit peu ou pas de services de la municipalité, ait à payer des taxes municipales aussi considérables? Elle a tout de même son propre système d'aqueduc, son propre système d'égout et son propre système de police.

J'aimerais entendre vos commentaires sur l'*overhead* et sur la police.

M. Tessier: Monsieur le président, j'étais le président et directeur général du port de Québec entre 1985 et 1987. La question des frais du bureau national a souvent été soulevée.

Monsieur le président, je tiens à remercier le comité de m'avoir écouté. Je me ferai un plaisir de répondre à toute question que j'aurais pu susciter.

Le président: Merci, monsieur Masters.

Monsieur Guimond, vous avez la parole.

Mr. Guimond: Thank you. I had completely forgotten that the presentation was over.

So, Mr. Tessier, please don't think that I was briefed in any way by the people who are currently at the port of Quebec. I have personal knowledge of this port, because I worked there as a consultant before I was elected to Parliament. My job was to see what could be done to make a port like Quebec City profitable. Local concerns complained that to some extent, they were paying for the continued existence of this organization which had expenditures of \$1 million. If the port didn't have to bear this expenditure, its situation would not be as shaky. Obviously, then, the whole issue of your funding would have to be looked at.

Another issue was the administrative costs of having a headquarters and the costs of policing the port. Is it useful and necessary to maintain a unit to police and patrol the port, keeping an eye on piles of bulk cargo? Even if someone came to steal something, with a little trailer behind his Toyota, he wouldn't be able to make off with a whole pile of bulk cargo tomorrow morning. The port should have modern surveillance equipment, with remote cameras and a central unit, as is the case elsewhere in many modern industries.

You won't be able to answer the next question, because it's for the municipal level of government. Is it normal for an organization like a port, which receives few services from the municipality, is any, to have to pay such large municipal taxes? After all, the port has its own water supply system, its own sewer system and its own police system.

I would like to hear your comments on overhead costs and policing.

Mr. Tessier: Mr. Chairman, I was the president and chief executive officer of the port of Quebec from 1985 to 1987. The issue of the national office's cost was often raised.

[Text]

J'ai l'impression que—j'ai déjà travaillé au Canadien Pacifique—l'on pose toujours des questions sur le *Head Office*. Cependant, en autant que nous sommes concernés, c'est par la législation créant la Société canadienne des ports qu'ont été établis le rôle, la fonction et les activités du bureau national. Vous allez dire que nous sommes un mal nécessaire, mais quand j'étais à la direction du port de Québec, je savais utiliser également les services offerts par le bureau national et, de cette façon—là, j'avais au moins un dividende pour les montants qu'on pouvait verser au bureau national.

J'aimerais également vous dire que, dans l'ensemble, pour les frais du bureau national ou de la police, ces dépenses de l'administration portuaire—on veut bien traiter de la question de la concurrence du port de Québec par rapport à d'autres activités ou à d'autres ports ou d'autres modes de transport—peuvent se situer entre 4 ou 6 p. 100 de ce que représente le coût global d'acheminer un conteneur du point d'origine au point de destination.

Je n'aimerais pas que l'on mette le focus uniquement sur les frais du bureau national pour dire: «Ah! le port de Québec n'est pas compétitif». Je pense que ce n'est pas vraiment dans ce sens—là qu'il faut le voir.

Nous continuons à fournir des services et nous sommes là également de par la volonté du gouvernement. Notre rôle était de voir à la coordination de l'ensemble du système des ports et nous essayons de le faire le mieux possible. Au cours des deux ou trois dernières années, nous avons, encore une fois, fait des réductions quant aux frais du bureau national. En 1993, par exemple, nous avons réduit le personnel de 15 p. 100.

● 2020

Nous sommes conscients aussi de la difficulté que nous avons à faire face à cette compétition qui est globale, autant pour le port de Québec que pour le port de Vancouver. Nous avons mis en place des mesures et nous essayons de rendre le service le plus efficace et le plus répondant aux besoins du client car le port de Québec est aussi un client du bureau national.

Quant à la police, c'est un sujet que j'ai soulevé à quelques reprises à Ottawa. Cependant, depuis près de deux ans, nous avons commencé à signer des mémoires d'entente, des *memorandum of understanding*, avec les ports afin de mieux répondre à leurs besoins.

Si vous me dites que les frais de la police à Québec sont de l'ordre de 1,2 million de dollars, nous allons tranquillement nous diriger vers des chiffres qui seront beaucoup plus abordables pour possiblement arriver à des réductions de l'ordre de 25 à 30 p. 100. C'est ce vers quoi nous tendons.

Cependant, il serait faux de penser que la police de Ports Canada a comme unique travail de superviser les tas de charbon ou les tas de minerai de fer. Nous avons aussi des obligations à l'intérieur des limites du port et, à la demande de nos clients,—c'est important de souligner que nos clients le demandent également—nous assurons une sécurité à l'intérieur des limites portuaires tant sur l'eau que sur les quais, tant à l'intérieur des terminaux que du port de plaisance. Cela demande de l'attention et le port, ainsi que ses clients, sont très heureux d'avoir le service de la police.

[Translation]

My impression is—I had already worked at Canadian Pacific—that people always wonder about the costs of the head office. However, as far as we are concerned, the legislation that created the Canada Ports Corporation has set out the role, duties and activities of the national office. You will say that we are a necessary evil, but when I was running the port of Quebec, I knew how to make use of the services provided by the national office, and that way, at least, I was able to derive a dividend from the amounts that we had to pay to the national office.

I would also like to tell you that overall, the harbour authority's expenditures to cover the cost of the national office and of policing—we are dealing with the issue of the port of Quebec's competition with other activities, other ports or other means of transportation—were between 4% and 6% of the total cost of sending a container from its point of origin to its destination.

I don't think we should just focus on the costs of the national office and say, "So! The port of Quebec is not competitive." I really don't think we should look at this issue in that way.

We continue to provide services, and we are also present because the government wants us to be there. Our role was to coordinate the entire port system, and we are trying to do this as best we can. Over the past two or three years, we reduced the cost of the national office once again. In 1993, for instance, we cut staff by 15%.

We are also aware of the problem we are having keeping up with this global competition, which is just as strong for the port of Quebec as it is for the port of Vancouver. We have introduced a number of measures, and we are trying to make our services more effective and more responsive to the client's needs, because the port of Quebec is also a client of the national office.

As for policing, I have raised this issue on a number of occasions in Ottawa. However, we have started signing memorandums of understanding over the past two years or so with the ports so as to respond to their needs better.

If you tell me that the costs of policing the port of Quebec are about \$1.2 million, we will calmly aim for much more affordable figures, and possibly manage reductions of the order of 25% to 30%. That's what we are aiming for.

However, Ports Canada's police officers do not just keep an eye on piles of coal or piles of iron ore. We also have obligations within harbour limits, and at our clients' request—it's important to point out that our clients are also asking for these services—we provide security within the harbour limits, on the water and on the wharves, within the terminals and at the marina. This requires attention, and both the port and its clients are very pleased to have our police services.

[Texte]

J'étais à Québec, en fin de semaine, et je trouvais de toute beauté les bateaux de croisière au port de Québec. Non seulement cela demande de la sécurité auprès des passagers, mais, de plus en plus, le gouvernement est à se pencher sur cette question comme ils l'ont fait aux États-Unis.

La sécurité des navires-passagers dans tous les ports est de plus en plus une question importante.

M. Guimond: J'espère que je ne suis pas le premier à dénoncer les coûts de la police au port de Québec.

M. Tessier: Je n'aime pas le mot «dénoncer».

M. Guimond: Par contre, vous sembliez dire que j'étais le premier à le faire.

M. Tessier: Non, non.

M. Guimond: Vous avez commencé une phrase en disant: vous êtes le premier. . . J'étais à Québec en fin de semaine, j'ai vu les bateaux de croisière.

M. Tessier: Non, monsieur, j'ai probablement dit: vous n'êtes pas le premier à. . .

M. Guimond: D'accord.

M. Tessier: C'est une question qui a été soulevée par beaucoup d'autres. Sauf que maintenant, il faut bien remarquer que le port est un endroit public et, à ce titre, nous avons l'obligation de protéger et les biens et les personnes.

M. Guimond: Ma question, monsieur Tessier

M. Tessier: La troisième portait sur les taxes. Je peux dire la même chose que certaines gens qui disent: à chaque année, je paie des taxes. J'ai l'impression que c'est un sujet très délicat. Nous avons négocié avec les villes et, dans certains cas, avons obtenu des résultats drôlement intéressants.

M. Guimond: Monsieur Tessier, grâce à votre bonne gestion des années où vous étiez président et directeur général du port de Québec, vous avez contribué à une réserve accumulée. Est-il exact d'affirmer que, la conjoncture économique aidant, la récession aidant, la baisse du volume de céréales au détriment de Québec et favorisant les ports de l'Ouest, particulièrement Vancouver, a fait que, depuis quelques années, le port de Québec est en difficulté financière?

Est-il exact que le port de Québec, s'il avait gardé dans ses coffres les 33 millions de dollars qu'il avait, ne serait peut-être pas dans une situation précaire? J'avais cru comprendre que les deux ponctions successives faites par le gouvernement précédent, faisaient en sorte que 10 p. 100 de cet argent pouvait techniquement financer les opérations courantes du port de Québec. On a fait deux ponctions, on a vidé la caisse et c'est ce qui explique qu'il n'y a plus d'argent pour entreprendre des projets, et je ne parle pas du projet de 115 millions de dollars.

M. Tessier: Il y a une chose que je voudrais bien rajouter ici. Le gouvernement est venu chercher, dans ces années-là, les sommes d'argent dont vous avez parlé. Toutefois, on devrait également prendre en considération que le gouvernement du début des années 1980 avait effacé les 750 millions de dollars de dettes des ports sous la juridiction de Ports Canada.

[Traduction]

I was in Quebec City on the weekend, and it was just beautiful to see the cruise ships at the port of Quebec. The presence of these ships requires us to ensure the passengers' security, and to an increasing extent, the government has to look at this issue, as the Americans have done.

The question of the security of passenger ships at all ports is becoming more and more important.

Mr. Guimond: I hope I'm not the first person to speak out against the cost of policing the port of Quebec.

Mr. Tessier: I don't like that expression "speaking out against".

Mr. Guimond: Yet you seem to be saying that I was the first person to do so.

Mr. Tessier: No, not at all.

Mr. Guimond: You started a sentence by saying "You are the first person. . . I was in Quebec City on the weekend, and I saw the cruise ships".

Mr. Tessier: No sir, I probably said, "you aren't the first person to. . .".

Mr. Guimond: Fine.

Mr. Tessier: Many other people have raised this issue. Except that now, I really have to stress that the port is a public place, and consequently, we are obliged to protect both goods and people.

Mr. Guimond: My question, Mr. Tessier.

Mr. Tessier: The third question had to do with taxes. I can say the same thing as the people who complain about paying their taxes every year. To my mind, this is a very delicate matter. We have negotiated with the municipalities, and in some cases, we were able to get some very substantial reductions.

Mr. Guimond: Mr. Tessier, when you were president and chief executive officer of the port of Quebec, thanks to your good management, you helped build up some reserves. Is it true that over the past few years the port of Quebec has been in financial difficulty, because of the economic situation, the recession, and the lower volumes of grain, which was to the detriment of Quebec City and favoured western ports, particularly Vancouver?

Is it true that if the port of Quebec had retained the \$33 million that it had in reserve, it perhaps would not be in such a shaky situation? I believe that the former government had taken funds from this reserve twice, and consequently, only 10% of these funds were used to fund ordinary operations at the port of Quebec. The federal government took money out of this fund twice, they emptied the cash register, so to speak, and that's why there's no money to start any projects, and I'm not talking about the \$115 million.

Mr. Tessier: I'd like to add one thing here. During that period, the federal government did draw down the amounts of money that you mentioned. However, we should also bear in mind that in the early 1980s, the federal government had forgiven \$750 million worth of debts that the ports under the jurisdiction of Ports Canada had.

[Text]

[Translation]

• 2025

Donc, les montants que le gouvernement est venu chercher représentent à peine 50 p. 100 de ce que le gouvernement avait remis indirectement aux ports en effaçant leurs dettes.

C'était le commentaire que je voulais vous faire.

The chairman probably has a few words to add.

M. Masters: C'était la politique gouvernementale de prendre l'argent du port. Cependant, ils l'ont également pris ailleurs, pas uniquement à Québec. La seule réponse que nous pouvons donner, en tant qu'administrateurs, c'est que le gouvernement a effacé une dette beaucoup plus considérable que les sommes qu'il a pris. C'est tout ce que nous pouvons dire. On ne peut mettre en doute ce que le gouvernement a fait. Le gouvernement a fait ce qu'il a fait.

M. Guimond: Ah! Ça oui. Je comprends que, dans votre situation, vous pouvez parler comme cela. Vous avez eu l'ordre de faire la ponction. Cependant, en tant qu' élu, je crois que je peux dénoncer ce genre de choses où l'on a découragé la saine gestion. On irait voir actuellement les administrateurs du port de Québec et on pourrait leur demander: êtes-vous encore intéressés à faire des surplus accumulés de plus de trois millions de dollars pour le prochain exercice ou aimez-vous mieux ne pas prendre de chances pour ne pas vous le faire siphonner à la fin de l'année?

M. Masters: Je pense que, depuis ce temps-là, il y a eu des changements quant à la méthode pour payer les dividendes au gouvernement. Il y a eu beaucoup de changements. Nous avions un rôle à jouer. Je ne dis pas que vous n'avez pas le droit de critiquer. Je voulais tout simplement décrire notre rôle.

The Chairman: I'm just going to let Mr. Tessier answer your question and then we're going to move on, because I gave you one last question and you had four.

Mr. Guimond: Mr. Tessier wants to talk about municipal taxes and the answer was clear for me.

I pass, anyway. But I am the only representative of the official and unofficial opposition.

The Chairman: Yes, I appreciate that.

M. Tessier: Monsieur Guimond, j'ai autant à coeur que vous le port de Québec.

M. Guimond: Est-ce que je laisse entendre le contraire?

M. Tessier: Non, mais je l'ai autant que vous.

M. Guimond: J'en suis persuadé.

M. Tessier: Ce que je voulais ajouter, monsieur le président, c'est que, effectivement, le port de Québec a payé, en 1986, 21 millions de dollars et, en 1990, environ 11 millions de dollars. Cependant, en 1987, 103,7 millions de dollars de dettes ont été effacées par le gouvernement fédéral pour le même port.

M. Guimond: Est-ce qu'on retrouve cela dans le livre?

M. Tessier: Non, parce que je n'avais pas prévu votre question. Cependant, si vous voulez l'avoir, je vais me faire un plaisir de vous le donner.

So the amounts that the government took were barely 50% of what it had provided indirectly to the ports by forgiving their debts.

That's the comment I wanted to make.

Le président aurait peut-être quelques mots à ajouter.

Mr. Masters: The government's policy was to take those funds from the port. However, the government also took funds from other ports, not just from Quebec City. As managers, the only response we can provide is that the government forgave a debt that was much greater than the amounts of money that it took. That's all we can say. We can't question what the government did. The government did what it did.

Mr. Guimond: Well, I understand that. I understand that you can speak that way given your own particular situation. You received an order to take those funds. However, as an elected official, I believe I can speak out against that kind of thing, which discourages sound management. We could go see the current managers of the port of Quebec and ask them: "Are you still interested in building up reserves of more than three million dollars for the next fiscal year, or would you rather not take any chances so that these funds are not siphoned off at the end of the year?"

Mr. Masters: I think that since then, the method for paying dividends to the government has been changed. Many changes have been made. We had a role to play. I'm not saying that you're not entitled to criticize. I just wanted to describe our own role.

Le président: Je vais permettre à M. Tessier de répondre à votre question, et ensuite je vais donner la parole à quelqu'un d'autre, car je vous avais accordé une toute dernière question, et vous en avez posé quatre.

M. Guimond: M. Tessier veut parler des taxes municipales, et la réponse était claire pour moi.

En tout cas, je cède la parole. Mais je souligne que je suis le seul représentant de l'opposition officielle et l'opposition officieuse.

Le président: Oui, je l'admets.

Mr. Tessier: Mr. Guimond, the port of Quebec is just as dear to me as it is to you.

Mr. Guimond: Did I hint that it wasn't?

Mr. Tessier: No, but I am just as concerned about it as you are.

Mr. Guimond: I'm sure you are.

Mr. Tessier: I wanted to add, Mr. Chairman, that in 1986, the port of Quebec paid the government \$21 million and in 1990, it paid about \$11 million. However, the federal government forgave debts worth \$103.7 million for the same port in 1987.

Mr. Guimond: Is that in the book?

Mr. Tessier: No, because I didn't expect your question. However, if you want that information, I'll be pleased to provide it to you.

[Texte]

M. Guimond: Je l'apprécierais, ainsi que le portrait à la grandeur du Canada.

M. Tessier: Voilà, je l'ai ici.

The Chairman: If I can interfere here, if I ever get a break, I am going to ask you if you have any questions.

Mr. Jordan, please go ahead.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Thank you, Mr. Chairman.

It seems to me from your submission here, you're saying we'd either better start immediately to change the flow of grain traffic out of this country or the seaway is going to be in more trouble than they currently are.

Is that a fair summary of the problems you see there?

Mr. Masters: I think what we're trying to say is that the question of grain infrastructure is real. We have facilities. We have to keep them alive, we have to renew them, and we have to keep them available. When we do that with facilities for general cargo, we have arrangements where we have cargo guarantees and this is the way we do business.

The grain has been more or less taken for granted over the years. The facilities are there and they will be improved and there'll constantly be business. The facts of life are that there's been a huge reduction in the amount of grain coming east. I can't say that should change; what I am saying is if you want us to keep the infrastructure there to be used, then we'll have to find a better way to pay for it, because I don't know how we can be expected to have infrastructure that is not bringing back a return in a situation where we're supposed to be self-sufficient.

Mr. Jordan: You move other things, but is it fair to say grain is your bread and butter—or bread, anyway?

• 2030

Mr. Masters: The grain is quite unique. In the case of, say, Prescott, definitely without grain we're out of business.

That is true of other ports to varying degrees, but Québec without grain is a serious problem.

Mr. Jordan: Ideally, on ore coming in and grain going out, I can see that there isn't necessarily going to be a need for ore at the same time as there is a need to export grain, and that's the perfect solution. Without the ore, just taking grain out, if lots was coming out—you'd be coming back empty, mind you—is the thing viable?

Mr. Masters: My problem with it is that I have to look at each port individually. For us the seaway is a given. It's there. It's what provides it. Without a seaway, none of that is possible; but with the seaway, the next question is how much grain will be needed and what facilities are needed for that.

[Traduction]

Mr. Guimond: I would appreciate that information, as well as the figures for all Canadian ports.

Mr. Tessier: Here it is. I have that information here.

Le président: Si jamais j'ai l'occasion d'interrompre, je vais vous demander si vous avez des questions.

Monsieur Jordan, allez-y, s'il vous plaît.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Merci, monsieur le président.

Dans votre mémoire, vous semblez dire que nous ne devrions pas tarder à changer la direction des mouvements de céréales qui sont exportées de ce pays, sinon la voie maritime connaîtra encore plus de problèmes qu'elle ne connaît actuellement.

Est-ce que j'ai bien résumé les problèmes que vous avez constatés?

M. Masters: Ce que nous essayons de dire, c'est que le problème de l'infrastructure qui sert au transport des céréales est un vrai problème. Nous avons des installations. Il nous faut les maintenir, les moderniser et les garder disponibles. Quand nous faisons tout cela pour les installations destinées au transport des cargaisons générales, nous négocions des garanties de volume. Voilà comment nous procédons.

Au fil des ans, on a plus ou moins tenu le transport des céréales pour acquis. On se disait que les installations étaient là, qu'elles seront améliorées et que ce transport sera toujours présent. Mais la réalité, c'est que les quantités de céréales transportées dans l'Est du pays ont baissé énormément. Je ne peux pas vous dire que cela devrait changer; ce que je dis, c'est que si vous voulez que nous gardions l'infrastructure en place, pour que l'on puisse s'en servir, nous aurons à trouver une meilleure façon de financer cette infrastructure, car les gens ne peuvent pas s'attendre à ce que nous gardions une infrastructure qui n'est pas rentable, comme nous devons nous autofinancer.

M. Jordan: Je sais que vous transportez d'autres produits, mais est-il exact de dire que les céréales constituent votre gagne-pain, si vous me la permettez?

M. Masters: Le cas des céréales est plutôt unique. Prescott, par exemple, ne peut absolument pas fonctionner sans les céréales.

Il en va de même à des degrés divers pour les autres ports, mais Québec, sans le grain, connaîtrait de graves difficultés.

M. Jordan: Idéalement, dans le meilleur des mondes, il faudrait que le minerai arrive dans les ports et que les céréales en soient expédiées, et on n'aurait pas nécessairement besoin du trafic de minerai en même temps que des exportations de céréales. Dites-moi, sans le minerai, avec les seules exportations de céréales, s'il y en avait une grande quantité, serait-ce viable, même si le retour se faisait à vide?

M. Masters: L'ennui, c'est qu'il faut prendre la situation de chaque port individuellement. De notre point de vue, la voie maritime est un facteur fixe. Elle existe avec son potentiel. Sans la voie maritime, rien n'est possible. Si donc on la tient pour acquis, il faut alors se demander quelles quantités de céréales et quelles installations sont nécessaires pour que nos ports soient viables.

[Text]

I believe that up until now—and we're trying to say this here tonight—a lot of this infrastructure has been taken for granted. The government is now saying to take a long look at our assets, at whether we need them, at whether we should be rationalizing.

The answer to that is pretty simple. If we have the volume in certain ports, then we should stay with the facilities; but if we don't, if the eastern grain is going to be much more limited or stay at its current level, then certainly there are facilities that we no longer need.

We've closed a lot of facilities. Because there isn't a consensus on what the future looks like, I'm very concerned that we might be closing facilities that at some point someone is going to need. I don't know the answer to that question.

Mr. Jordan: I noticed that in Trois-Rivières you use some of the storage facilities for aluminum.

Could you visualize using some of the grain facilities that are at Prescott for corn? I ask this because the ethanol plant in eastern Ontario is going to be located about six miles from that storage facility.

Mr. Masters: I think we just used about 12,000 tonnes of corn for an operation.

Mr. Jordan: Can ocean-going boats go into Prescott?

Mr. Masters: Yes.

Mr. Jordan: There's enough water there?

Mr. Master: Yes.

Mr. Tessier: We'd top off in the St. Lawrence River.

Mr. Jordan: You couldn't with the docks?

Mr. Tessier: We could have them going in the seaway and then top off in the river.

Mr. Jordan: I'm zeroing in on Prescott for selfish reasons. Is that facility in good shape?

Mr. Tessier: Yes, sir.

Mr. Masters: The facility is in good condition.

Mr. Jordan: It is one that you'd be very reluctant to see closed?

Mr. Masters: As I said earlier as the example, we've been very fortunate in securing a 130,000-tonne guarantee for the Government of Ontario—

Mr. Jordan: The Ontario Wheat Board.

Mr. Masters: —for that facility in 1994. We don't know what the Wheat Board's requirements are going to be, and that would be on top of it. We're just not sure. It's hard to get to some. . .

Mr. Jordan: When they reroute grain from western Canada through western ports, that must be a business decision. They must see some advantages to deliver the grain when they want it delivered, and of course the price would be a factor. There must be a business reason for doing that.

[Translation]

Jusqu'à présent—et c'est notre message ce soir—une grande partie de cette infrastructure allait de soi. Et voilà que le gouvernement nous demande d'examiner nos biens, pour déterminer si nous en avons besoin, s'il est opportun de les rationaliser.

La réponse est toute simple. Si le volume du fret le justifie dans certains ports, nous devrions maintenir les installations de ces ports. Dans le cas contraire, si la quantité de céréales transitant dans l'Est diminue ou demeure au même niveau, il est entendu que certaines installations sont superflues.

Nous en avons fermé plusieurs. Étant donné que personne ne s'entend sur ce que nous réserve l'avenir, je crains que nous ne fermions des installations dont nous aurons besoin plus tard. Je ne peux pas répondre à cette question.

M. Jordan: Je constate qu'à Trois-Rivières, vous vous servez de certaines installations d'entreposage pour l'alumine.

Envisagez-vous d'avoir recours à certaines installations réservées aux céréales à Prescott pour le maïs par exemple? Si je vous pose la question, c'est que l'usine d'éthanol de l'est de l'Ontario sera située à quelque six milles de ces installations d'entreposage.

M. Masters: Environ 12 000 tonnes de maïs ont servi dernièrement à cette fin, je crois.

M. Jordan: Les navires de haute mer peuvent-ils se rendre à Prescott?

M. Masters: Oui.

M. Jordan: Il y a suffisamment d'eau?

M. Masters: Oui.

M. Tessier: Nous pourrions finir le chargement dans le Saint-Laurent.

M. Jordan: Les quais ne vous permettraient pas de le faire?

M. Tessier: Les bateaux se placeraient au large dans la voie maritime et le chargement se poursuivrait dans le fleuve.

M. Jordan: Pour des raisons tout à fait égoïstes, je m'attarde au port de Prescott. Ces installations sont-elles en bon état?

M. Tessier: Tout à fait.

M. Masters: Le port est en bon état.

M. Jordan: Est-ce un port que vous hésiteriez à fermer?

M. Masters: Je vous le disais tout à l'heure, nous avons eu beaucoup de chance car nous avons pu obtenir du gouvernement de l'Ontario la garantie de 130 000 tonnes. . .

M. Jordan: Il s'agit de la Commission ontarienne du blé.

M. Masters: . . .pour 1994. Nous ne savons pas ce que les besoins de la Commission du blé seront, mais ils viendraient s'ajouter à cela. Rien n'est sûr. Il est difficile de. . .

M. Jordan: Ce sont des raisons commerciales qui font que l'on décide d'acheminer les céréales de l'Ouest par les ports de l'Ouest. On doit y voir certains avantages comme la livraison au moment souhaitable, et bien entendu le prix est un facteur dans ce cas. Il y a donc des raisons commerciales à cela.

[Texte]

Perhaps you can't say this, but I can: do you think it's the Western Grain Transportation Authority that is the problem that's now affecting the seaway by diverting grain through ports? There must be some incentive for doing that. We have a seaway that's underutilized and we have boats sitting in docks. They tell me in Vancouver that there is overutilization out there but underutilization here.

Mr. Masters: I've seen numbers that have been presented to you, and there seem to be some disputes. But that's out of our league in terms of our ability to put a hand on it. Obviously there are economic advantages and there are differences of opinion.

Our problem is that we're providers of a service in the middle.

Mr. Jordan: I realize that.

Mr. Masters: To the extent that people expect us to keep facilities available, we need to know what the business side of that is.

I understand your question. You can understand that the west coast grain elevators are working. They're quite busy. We have our responsibilities in relation to those facilities as well, and if one day there are not enough of them, then we'll have to build more.

So in a rational way of trying to get to what balance should be struck here, we don't have the answer.

• 2035

Mr. Jordan: No, I didn't expect it.

Mr. Chairman, what I'm driving at here is that you wouldn't expect these people to give us the answer, but I think we, as a committee, see the problem. We have an infrastructure in place. It's costly to maintain. Subsidies are disappearing—we've been told that—and it's a question of either use it or lose it.

There's a problem if we don't have a policy in this country that will divert grain to this underutilized facility that's very expensive to keep, particularly if you don't use it. I don't expect these gentlemen here to be too critical of the WGTA. It wouldn't be appropriate for them to do that, but I can certainly do it.

I know we touched on the labour question throughout all our hearings.

I'll pass for now, Mr. Chairman, in anticipation that it's likely to come up later here tonight.

The Chairman: There will be another opportunity, Mr. Jordan.

Just to carry on with Mr. Jordan's line of questioning, do you want to explain to us how you acquired the Prescott elevator?

Mr. Tessier: How did we acquire Prescott?

The Chairman: Yes. What was the reason for it?

Mr. Tessier: I have to go back to 1936. I have to go back into the history of the National Harbours Board. In those years, I believe, the government then had a need to rationalize the port system that existed. Many of them were bankrupt.

[Traduction]

Ce que je vais dire, vous ne pouvez sans doute pas le dire, mais moi je le peux: pensez-vous que l'Office du transport du grain de l'Ouest est la cause des difficultés que connaît actuellement la voie maritime parce que l'on expédie les céréales par d'autres ports? Il y a bien des raisons à cela. La voie maritime n'est pas utilisée à pleine capacité, il y a des bateaux qui restent amarrés. On dit qu'à Vancouver les installations sont utilisées à fond alors que de ce côté-ci, elles sont sous-utilisées.

M. Masters: J'ai vu les chiffres qu'on vous a soumis et ils semblent contestés. Toutefois, cela nous échappe. Il est évident qu'il y a des avantages économiques et que les opinions divergent.

Dans notre cas, nous offrons un service intermédiaire.

M. Jordan: Je m'en rends bien compte.

M. Masters: Si les gens s'attendent à ce que les installations demeurent disponibles, il faut de notre côté que nous sachions quelle utilisation commerciale on en fera.

Je comprends votre question. Les élévateurs à grain de la côte ouest tournent toujours; et ils sont bien achalandés, nous avons des responsabilités quant à ces installations également et si un jour elles ne suffisent plus, il faudra en construire d'autres.

Il faut donc trouver une solution rationnelle et déterminer l'équilibre souhaitable. Nous n'avons pas de solution toute faite.

M. Jordan: Je ne m'y attendais pas.

Monsieur le président, il faut bien le dire on ne peut pas s'attendre à ce que nos témoins nous donnent la réponse, mais il n'en demeure pas moins que les membres du comité constatent le problème. Il existe une infrastructure. On nous a bien dit que les subventions allaient se tarir et il faut l'utiliser au risque de la perdre.

Nous serons en difficulté en l'absence d'une politique nationale pour acheminer les céréales vers cette infrastructure sous-utilisée et coûteuse, surtout si nous n'y recourons pas. Je ne m'attends pas à ce que nos témoins adressent des critiques à l'Office du transport du grain de l'Ouest. Il serait inconvenant qu'ils le fassent, mais pour ma part, ce n'est pas la même chose.

Au cours de nos audiences, nous avons abordé la question de la main-d'oeuvre.

Monsieur le président, je m'arrêterai ici car je suppose qu'on en parlera sans doute un peu plus tard ce soir.

Le président: Monsieur Jordan, vous aurez une autre occasion de le faire.

Pour poursuivre dans la même veine que M. Jordan, pourriez-vous expliquer comment vous avez acquis l'élévateur de Prescott?

M. Tessier: Comment nous avons acquis Prescott?

Le président: Oui. Quelles circonstances y ont mené?

M. Tessier: Il faut remonter à 1936. Il faut remonter au Conseil des ports nationaux. À cette époque-là, le gouvernement se voyait forcé de rationaliser le réseau des ports. Nombre d'entre eux étaient en faillite.

[Text]

They hired a consultant named Gibbs. I'm going by memory now. This gentleman came up with a report —

Mr. Masters: In 1936.

Mr. Tessier: — in 1936. In this report he recommended that those ports with the potential to be commercially viable should be put together under an administration named the National Harbours Board.

This is how the ports of Prescott, Chicoutimi, Trois-Rivières, Montreal, and Vancouver all came into the picture. Later a few other ports were added to this group.

This investigation in the mid-1930s—it was before our time—was the kind of thing that drove the government of the time to look for a rationalization of the system. It was because many ports were bankrupt.

Mr. Hubbard (Miramichi): We seem to be going back in history. We were back to 1967. Now it's 1936.

Of course, we think of the seaway starting in the late 1950s. The seaway today is at a point where the infrastructure is in difficulty. We're looking at a declining volume of traffic; yet before 1958 or 1957, we shipped our grain across the world quite well. We had Canadian markets overseas. What would happen in today's world if we didn't have the seaway to deliver grain and had to ship it like we did in the early 1950s?

Mr. Tessier: Let me think for two seconds. First, I would like to say that maybe this could be one answer. Traffic goes mainly west. It's not because the seaway is 100% uncompetitive. The markets have changed. You have more grain going to Japan and China compared with some years ago. On top of it all, Russia is not buying too much.

Take those elements and add the WGTA to this. The WGTA could be an element, but it's not necessarily the key factor. It could be part of it. At least this is what different organizations have put forth.

If you're putting this archaic system of yesterday back into the picture, then that would be more expensive for carrying grain from Thunder Bay elevators down through the St. Lawrence elevators.

If you're adding additional inefficiencies to the system, you're just going to say goodbye to the business forever. The economics of transport, with the lakers or the shipping lines, says the bigger ship makes the system more economical—as long as you have cargo, of course. Today you have containers coming up in the picture with five-dozen boxes in them. That's fine as long as you have business.

Mr. Hubbard: Mr. Tessier, you're saying that in terms of the Government of Canada, we have to throw whatever amount of money is needed in order to keep that seaway going.

Mr. Tessier: No, I didn't say that. I only answered your question as to what if there was no seaway. I'm saying if there was no seaway, then the cost of moving grain would be more expensive. That's all I mean.

[Translation]

Le gouvernement a embauché un expert-conseil, M. Gibbs. Je vous raconte cela de mémoire. Cet expert avait préparé un rapport. . .

M. Masters: En 1936?

M. Tessier: . . . en 1936. Dans son rapport, l'expert-conseil recommandait que les ports qui offraient le potentiel d'être viables pour le commerce devraient être réunis sous une même administration, le Conseil des ports nationaux.

C'est ainsi qu'on a réuni Prescott, Chicoutimi, Trois-Rivières, Montréal et Vancouver. Par la suite, on a ajouté d'autres ports à ce premier groupe.

C'était bien avant notre temps mais l'enquête du milieu des années trente est ce qui a amené le gouvernement à choisir de rationaliser le réseau. C'est parce que bien des ports étaient en faillite.

M. Hubbard (Miramichi): Nous semblons remonter dans l'histoire. Nous avons parlé de 1967 et nous voilà en 1936.

On a tendance à croire que la voie maritime remonte à la fin des années cinquante. Aujourd'hui, la voie maritime est une infrastructure en difficulté. Le trafic décroît et pourtant, avant 1957 ou 1958, nous arrivions à expédier nos céréales de par le monde tout aussi bien. Le Canada avait des marchés à l'étranger. Qu'advierait-il si nous n'avions plus la voie maritime pour livrer nos céréales et si nous devions procéder comme nous le faisons au début des années cinquante?

M. Tessier: Laissez-moi réfléchir. Je pense que je peux vous donner une réponse. Le trafic s'oriente essentiellement vers l'Ouest et ce n'est pas parce que la voie maritime n'est absolument pas concurrentielle. Les marchés ont changé. Nous expédions plus de céréales vers le Japon et la Chine que nous ne le faisons auparavant. En plus, la Russie n'en achète plus autant.

Outre ces facteurs-là, il y a l'existence de la loi sur le transport du grain de l'Ouest. La loi pourrait être un élément mais elle n'est pas nécessairement un facteur clé. Certaines organisations ont cité ce facteur-là, et il pourrait bien intervenir.

Si on reprenait le régime archaïque d'autrefois, il en coûterait plus cher pour transporter les céréales des éleveurs de Thunder Bay à ceux du Saint-Laurent.

Si à cela s'ajoutent d'autres facteurs d'inefficacité, on pourrait avoir à fermer boutique à tout jamais. En matière de transport, ce sont les plus gros bateaux qui rendent le système plus économique—mais il faut pour cela avoir des cargaisons à transporter. De nos jours, il existe des conteneurs qui peuvent transporter jusqu'à 60 contenants. C'est bien joli mais encore faut-il que la demande existe.

M. Hubbard: Monsieur Tessier, vous dites que le gouvernement du Canada doit engager toute somme nécessaire au maintien de la voie maritime, n'est-ce pas?

M. Tessier: Pas du tout, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je vous ai tout simplement répondu parce que vous demandiez ce qui se produirait s'il n'y avait pas de voie maritime. Je dis que sans la voie maritime, il en coûterait plus cher pour expédier les céréales. C'est ce que j'ai voulu dire.

[Texte]

[Traduction]

Mr. Hubbard: So it would be more expensive.

M. Hubbard: Il en coûterait donc plus cher.

● 2040

Mr. Tessier: I have to add that we at Canada Ports Corporation are also driven by making profits. We are not counting on the federal government to book our budget at the end of the year. The attitude we have or the direction we have is to make a system that is sufficiently good to pay for the expenses.

Mr. Hubbard: Where would your ports be without the seaway?

Mr. Tessier: As I said to you earlier—

Mr. Hubbard: I look at your volume of traffic. It's some 30%.

Mr. Tessier: —some of the ports we have would be in deep difficulties. The Port of Québec told you a few days ago that 40% of their revenue is derived from the grain and the iron ore, and sometimes the coal. If you take this away then the Port of Québec would have some difficulties. If you look at Seven Islands, 33% of the Port of Sept-Îles traffic is going to the seaway. This is the iron ore mainly. If the iron ore cannot go up the river, what does that mean, not only for the port but also for the industries in the area? They would have to change their destinations. Would the additional traffic be absorbed through the international market? I don't know. The Port of Sept-Îles would suffer.

Mr. Masters: It's a tough question you're asking, but there are certain traffic realities. At the moment we use Canadian iron ore in the steel industry. One would assume that the alternative to that is using Brazilian iron ore through the Mississippi River. We can't answer your question, which is, if you close the seaway can we move iron ore by rail to Hamilton as opposed to by ship, can it still compete with the Brazilian iron ore? I don't know. Possibly that's a question that has to be answered. Again, we're a part of the chain and maybe that would have to best be answered by a railroad.

Mr. Hubbard: Basically, Mr. Chairman, we're looking at a changing economy with the new trade agreements with Mexico and the United States. We're looking more at a north-south trading pattern than an east-west one. Maybe in the long run the Mississippi might be the most efficient way of transporting of all these things. On the other hand, there is the fact that the seaway has to be maintained, but we certainly don't want to have another CN situation where we're pumping a lot of money into an infrastructure and you're wondering about its long-term viability.

My other question, just before we switch over, Mr. Chairman, is dealing with the matter of labour. I was astounded when I heard of the labour situation in Québec City. With the various shippers who come to our ports, how big a factor are the labour situation and costs in determining whether or not they want to use some of the ports along the seaway?

Mr. Masters: There are different equations. There are some ports, like the ones I mentioned—Montreal, Trois-Rivières, Québec, the major ports—that were impacted many years ago by government intervention. These ports compete with other ports that don't have the same kind of conditions.

M. Tessier: Je dois ajouter que la Société canadienne des ports doit elle aussi être rentable. Nous ne comptons pas sur le gouvernement fédéral pour boucler notre budget à la fin de l'année. Nous nous efforçons de faire en sorte que les choses aillent assez bien pour que nous fassions nos frais.

M. Hubbard: Qu'advierait-il de vos ports sans la voie maritime?

M. Tessier: Comme je l'ai dit. . .

M. Hubbard: Vous avez un volume de l'ordre de 30 p. 100.

M. Tessier: . . .certains de nos ports éprouvaient de graves difficultés. Les dirigeants du Port de Québec vous ont dit il y a quelques jours que 40 p. 100 de leurs recettes provenaient des céréales et du minerai, outre un peu de charbon. Sans cela, le port de Québec éprouverait des difficultés. Prenez par exemple le port de Sept-Îles dont 33 p. 100 du trafic passe par la voie maritime. Essentiellement, il s'agit de minerai de fer. Si le minerai de fer ne peut pas remonter le fleuve, qu'advient-il du port mais aussi qu'advient-il des industries de la région? Il leur faudrait trouver d'autres débouchés. Serait-ce possible sur le marché international? Je n'en sais rien. Le port de Sept-Îles en pâtirait.

M. Masters: Vous posez une question épineuse mais il faut reconnaître certaines réalités. Pour l'instant, les usines sidérurgiques se servent du minerai de fer canadien. On peut supposer qu'elles pourraient se servir du minerai de fer brésilien qui remonterait le Mississippi. Il nous est impossible de répondre à votre question, de savoir s'il serait possible, advenant qu'on ferme la voie maritime, d'expédier le minerai de fer par rail vers Hamilton. Cette méthode serait-elle concurrentielle par rapport au minerai de fer brésilien? Je n'en sais rien. C'est une question qu'il faudrait éclaircir. Quant à nous, nous faisons partie d'une chaîne et les chemins de fer pourraient peut-être vous donner une réponse.

M. Hubbard: Notre économie est en train d'évoluer étant donné les nouveaux accords commerciaux signés avec le Mexique et les États-Unis. L'axe commercial nord-sud semble supplanter l'axe est-ouest. À long terme, le Mississippi pourrait se révéler être la voie la plus efficace pour le transport de certains produits. D'un autre côté, il faut maintenir la voie maritime mais nous ne voulons certainement pas créer une situation semblable à celle du CN, où il faut engager des sommes énormes dans une infrastructure dont on n'est pas sûr de la viabilité à long terme.

Monsieur le président, je voudrais maintenant aborder la question de la main-d'oeuvre. J'ai été renversé quand on m'a expliqué la situation de la main-d'oeuvre dans la ville de Québec. Étant donné les divers expéditeurs qui utilisent nos ports, quel rôle jouent la main-d'oeuvre et les coûts quand il s'agit pour eux de décider de se servir au nom des ports qui jalonnent la voie maritime?

M. Masters: Il y a diverses équations en cause. Certains ports, comme ceux que j'ai cités—Montréal, Trois-Rivières, Québec et les grands ports—ont il y a bien des années bénéficié de l'intervention du gouvernement. Ces ports font concurrence à d'autres ports qui ne bénéficient pas d'un même régime.

[Text]

The first thing is that the shipper has options and he uses the options. In the case of containers the options are limited. Because of the amount of money that's needed to invest in container-handling equipment there are very few ports that have containers. You have people complaining about the labour component, but the equipment component is as significant as the labour component.

There's argument ongoing and there are very difficult negotiations that relate to those courts that were impacted many years ago. That's why I said it's conceivable that should be looked at.

The labour part of all conventional cargo movements is very significant. There is less labour intensity in containers and some of the more mechanized operations. You'd have to get down to each one to see where the significant problems are.

As an example, even in the major ports the cost of a crane operator is probably even a dollar less than in the construction industry. On the other hand, the number of hours he works becomes an issue.

• 2045

There are significant labour issues that are raised by the people who have to pay the bills, and there are different conditions that prevail in each of the ports. Halifax has a four-hour call; Montreal has an eight-hour call. When you have ships coming and going, that's a very significant difference. Montreal has job security. So does Québec City. Halifax and Saint John, New Brunswick, don't. That's a very significant difference.

The Chairman: Just to carry on with that question, we saw Bunge the other day. What's wrong with shipping our stuff by rail? Bunge takes 1,000 cars.

Mr. Masters: They are very well equipped. They have to do it all winter.

The Chairman: So why wouldn't they do it all winter and all summer and we just get rid of this thing?

Mr. Masters: I think the evidence I saw before the committee was that there was a significant difference in cost, but I was only reading the *Minutes of Proceedings and Evidence*.

Mr. Tessier: It is cheaper by water in summer than by railway in summer. By adding the cleaning facilities of the port, that helps the Port of Québec to be even more competitive in winter because this would avoid going through Thunder Bay and then they avoid that \$6 elevation rate.

The Chairman: If you gave the railways all the grain business certainly they could reduce their cost substantially, and just do away with the—

Mr. Masters: I think the railway would be better able to answer the question of what they would do with rates if they had all of the business than where we are.

The Chairman: I understand that.

Mr. Tessier: Economically it's more expensive.

The Chairman: As it stands today.

[Translation]

Il faut bien dire que l'expéditeur a le choix, et il exerce son choix. Dans le cas des conteneurs, il n'a guère le choix. Étant donné que l'équipement de manutention des conteneurs coûte cher, très peu de ports en sont munis. Des gens se plaindront de la situation de la main-d'oeuvre mais l'équipement a tout autant d'importance.

Le débat se poursuit et on procède à des négociations très ardues, mais l'origine de tout cela remonte à il y a bien des années. Voilà pourquoi j'ai dit qu'il serait opportun de réexaminer les choses.

La composante main-d'oeuvre pour le transport des cargaisons classiques est très importante. Pour les conteneurs, il faut moins de main-d'oeuvre mais les opérations sont plus mécanisées. Il faut donc examiner les choses cas par cas pour repérer les problèmes qui méritent attention.

Par exemple, dans les grands ports, un opérateur de grue est payé probablement un dollar de moins que dans l'industrie de la construction. Le hic, c'est le nombre de ces heures de travail.

Il y a bien des points litigieux qui sont soulevés par les gens qui doivent payer la facture. Les conditions de travail varient selon les ports. Par exemple, à Halifax, on doit donner un préavis de quatre heures tandis qu'à Montréal c'est huit. Quand les bateaux viennent et vont, cela constitue une différence marquée. À Montréal, la sécurité d'emploi existe comme dans la ville de Québec. Toutefois, elle n'existe pas à Halifax ni à Saint-John, Nouveau-Brunswick. Cela représente une différence énorme.

Le président: Je voudrais poursuivre là-dessus. L'autre jour, nous avons entendu les représentants de la société Bunge. Pourquoi ne pas expédier par rail? La société Bunge prend 1 000 wagons.

M. Masters: Elle est très bien équipée car on a recours à de tels services tout l'hiver.

Le président: Alors pourquoi ne pas continuer l'été et pourquoi ne pas se débarrasser de cette infrastructure?

M. Masters: J'ai pu constater à la lecture des témoignages que l'écart de coûts était appréciable. J'ai lu en effet les *Procès-verbaux et témoignages*.

M. Tessier: L'été, le transport revient moins cher par voie d'eau que par chemin de fer. Si on dotait le port de Québec d'installations de nettoyage, il en serait d'autant plus concurrentiel l'hiver car on pourrait éviter de passer par Thunder Bay et contourner les six dollars de frais d'élévation.

Le président: Si on donnait aux sociétés de chemin de fer tout le transport des céréales, elles pourraient certainement réduire leurs coûts de façon substantielle et on pourrait tout simplement. . .

M. Masters: Je pense qu'il vous faudrait poser cette question aux représentants des sociétés de chemin de fer car elles pourraient vous dire quel deviendrait le barème des tarifs si elles obtenaient tout le trafic.

Le président: Je vois.

M. Tessier: Ce serait plus cher.

Le président: Dans les conditions actuelles.

[Texte]

Mr. Tessier: To ship by rail than by water. Normally the water should be a more economical way to carry goods.

The Chairman: Let me put the question in reverse. This is hypothetical.

If you shipped all the grain by water it's got to be cheaper, less expensive. What would it cost today if you had all the business? General Motors had all the business—

Mr. Tessier: You have other factors. Of course, the volume is an important element—

Mr. Masters: And where it is going.

Mr. Tessier:—and the just-in-time factor is also very important. If you bring automobiles by ship, then the transit will be longer, the value of the goods being high, your cost of storing that automobile on the ship for X number of days additional represents in your total cost a significantly more important cost that way, because you always—

The Chairman: That's what we were trying to ask, Mr. Hubbard.

Mr. Tessier:—are looking at the total transportation costs, which involve logistics, which involves handling, which involves costs of storing the goods in transit. So you would never trans-ship. "Never" is never a good word, but normally those commodities would not be handled by water because that is not the way to do it. When you do it between, say, the U.S. and Canada, it is going to be by rail, not by water.

Le président: M. Guimond.

M. Guimond: Monsieur Tessier, je reviens un peu dans la même foulée que mon collègue, M. Hubbard, quant aux problèmes au niveau de la main d'oeuvre, des débardeurs et des arrimeurs. Sans remonter à Mathusalem, je voudrais que vous me renseigniez rapidement sur la Commission d'enquête industrielle Picard de 1967. Autrement dit, il y avait un conflit de travail, les relations de travail étaient pourries. Le gouvernement avait nommé M. Picard pour qu'il fasse des recommandations qui lieraient les partis.

M. Tessier: Monsieur Masters est plus habilité que moi pour répondre à votre question.

M. Masters: Le problème est survenu au temps de l'Expo 67. Les débardeurs menaçaient de fermer le port. Le gouvernement a légiféré et a nommé M. Picard en tant qu'enquêteur industriel. La législation prévoyait que les conclusions de l'enquêteur entreraient en vigueur avec le dépôt de son rapport à la Chambre des communes.

[Traduction]

M. Tessier: Cela coûterait plus cher par rail que par voie d'eau. D'ordinaire, le transport maritime est plus économique.

Le président: Je vais inverser la question. Tout cela est hypothétique.

Si toutes les céréales étaient expédiées par voie d'eau, cela reviendrait moins cher, n'est-ce pas? Quel serait le coût aujourd'hui si vous pouviez compter sur la totalité du volume? La General Motors avait la totalité. . .

M. Tessier: Il y a d'autres facteurs qui interviennent. Bien sûr, le volume est un élément important. . .

M. Masters: Et la destination.

M. Tessier: . . . et le respect des délais est aussi très important. Si vous expédiez des automobiles par bateau, le transit est plus long, et puisqu'il s'agit de biens dont la valeur est élevée, le coût d'entreposage de l'automobile à bord du bateau pendant un certain nombre de jours supplémentaires représente une fraction beaucoup plus importantes du coût total car. . .

Le président: C'est ce que nous essayions de savoir. . . M. Hubbard.

M. Tessier: . . . il faut toujours envisager le coût total du transport dans lequel on inclut la logistique, la manutention, le coût de l'entreposage en transit. Il n'y aurait donc jamais de transbordement. Le mot "jamais" n'est jamais bon à utiliser mais d'ordinaire, ces produits ne seraient pas transportés par voie d'eau car cela ne convient pas. Entre le Canada et les États-Unis, ces produits seront normalement transportés par rail et non par voie d'eau.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Mr. Tessier, I would like to carry on a bit with my colleague Mr. Hubbard's questioning concerning labour problems, problems with dockers and stevedore. Without going too far back, I would like you to tell us briefly about the Industrial Investigation Commission, the Picard Commission of 1967. As I understand, there was then a labour dispute and labour relations were rotten. The government had asked Mr. Picard to make recommendations that would be binding on the parties.

Mr. Tessier: Mr. Masters is in a better position to answer your question.

Mr. Masters: The problem arose around the time of Expo 67. The dockers were threatening to close the port of Montreal. The government legislated and appointed an industrial investigator, Mr. Picard. The legislative provisions called for the immediate enforcement of the investigators recommendations following the tabling of his report in the House of Commons.

• 2050

On proposait aux employés d'éliminer la *featherbedding* en retour de la sécurité d'emploi. C'était, en quelque sorte, le *deal* qu'on leur proposait.

Donc, cela a causé des problèmes pendant plusieurs années et, en 1973, on a offert des *golden handshakes* et 1 200 employés ont quitté. Cela a eu pour effet de réduire le personnel. Pendant des années, on ne faisait que réduire. À la fin, nous étions à court de personnel et, en 1988, nous avons été obligés de réembaucher un certain nombre de personnes qui avaient été mises à la retraite.

They asked the employees to do away with featherbedding in return for job security. Basically, that was the deal.

This caused problems for several years, and so, in 1973, golden handshakes were offered and 1,200 employees left. This reduced the number of staff. For years, all we did was cut staff. Finally, we found ourselves short of staff and in 1988, we had to hire back some people who had been retired.

[Text]

M. Guimond: D'accord. Je vous remercie.

The Chairman: One more question. We haven't heard from Mr. Maloney yet. We must be fair. Then I'll give you another opportunity.

M. Guimond: Je reviens à ce que je disais aux gens lors des audiences à Québec. Depuis 1967, il s'en est négocié des conventions collectives, même si, originellement, cela avait été imposé par le gouvernement. Cependant, le gouvernement du Canada n'est pas signataire de ces conventions collectives. Lors de la négociation, les parties n'avaient qu'à dire, cette fois-ci, on prend le taureau par les cornes et on la règle cette question. Il n'y avait pas de rapport de forces, car lors de la négociation d'une convention collective, c'est toujours ce rapport de forces qui fait plier l'une ou l'autre des parties dans le but d'obtenir des concessions. S'il n'y a pas de rapport de forces, ce n'est pas de la faute du gouvernement du Canada.

M. Masters: Cependant, quand l'une des parties croit que les conditions de travail qui avaient été accordées par le Parlement canadien ne sont pas négociables, cela rend la négociation difficile et c'est là le problème. Les gens se disent que c'est ça le *deal*. Ce n'est pas à nous, qui sommes élus par les membres, de rejeter ce qui a été négocié.

Dans le cas que vous mentionnez, à Trois-Rivières, cela a changé. C'est devenu tellement chaud qu'il a fallu que ça change. Montréal et Québec n'ont pas encore changé.

M. Guimond: Le mois dernier, à Vancouver, la convention collective qui a été signée accordait quel montant?

M. Masters: À Vancouver, ils n'ont pas de sécurité d'emploi car ils contrôlent d'une autre manière.

M. Guimond: Mais à quel pourcentage?

M. Masters: À neuf pour cent.

M. Guimond: Neuf pour cent. L'employeur offrait combien?

M. Masters: Sur trois ans.

M. Guimond: Pardon?

M. Masters: Sur trois ans.

M. Guimond: Neuf p. 100 sur trois ans, avec un taux d'inflation de 0,2 p. 100 comme on aura cette année. Cherchez-en des conventions collectives qui sont signées à 9 p. 100 pour trois ans, ces années-ci. Vous êtes d'accord qu'on achète la paix, en faisant cela?

M. Masters: Ah! oui. C'est officiel.

Mr. Maloney (Erie): If, for some reason, grains started moving east again, whether it's increased markets in Europe, because of GATT, or amendments to the WGTA, would all your facilities benefit from increased grain transportation eastward, or would only perhaps the lower St. Lawrence facilities benefit?

Mr. Tessier: The facilities in Québec would benefit for sure. The facilities in Trois-Rivières could benefit. The facilities in Montreal could also benefit. Most of the facilities we have within Ports Canada, forget Port Cartier and Baie Comeau, are

[Translation]

Mr. Guimond: I see. Thank you.

Le président: Je vous accorde une question de plus. Nous n'avons pas encore entendu M. Maloney. Il nous faut être équitable. Après cela, je vous donne une autre occasion pour poser des questions.

Mr. Guimond: I'd like to go back to what I was telling people during our hearings in Quebec City. Collective agreements have been negotiated since 1967, even though originally, that had been imposed by the government. However, the government of Canada is not a signatory to these collective agreements. During the bargaining, all the parties had to do was to say to themselves, this time, we're going to take the bull by the horns and settle this problem. There wasn't any proper balance of power, because when a collective agreement is being negotiated, one party always uses his power to get the other party to give in, so as to obtain concessions. If the power relationship is imbalanced, it's not the government of Canada's fault.

Mr. Masters: However, when one of the parties believes that the working conditions that were granted by the Parliament of Canada are not on the table, that makes the negotiations difficult, and that's where the problem lies. The union negotiators say that it's not up to them, who were elected by the members, to turn down what was negotiated.

That did change in the case you mention, the case in Trois-Rivières. Things heated up so much that changes had to be made. The situation hasn't changed yet for Montreal and Quebec City.

Mr. Guimond: Last month, a collective agreement was signed in Vancouver. How much did they get?

Mr. Masters: They don't have job security in Vancouver, because they have a different form of control.

Mr. Guimond: But what percentage did they get?

Mr. Masters: Nine percent.

Mr. Guimond: Nine percent. How much was the employer offering?

Mr. Masters: Over three years.

Mr. Guimond: I beg your pardon?

Mr. Masters: Over three years.

Mr. Guimond: Nine percent over three years, with an inflation rate of 0.2% expected for this year. Just try to find another collective agreement offering 9% over three years these days. Do you agree that we're buying peace by offering that?

Mr. Masters: Oh! yes. That's official.

M. Maloney (Erie): Si l'on commence à transporter de nouveau les céréales vers l'Est, quelles qu'en soient les raisons — débouchés plus importants en Europe, GATT, modification de la LTGO — est-ce que toutes vos installations tireraient profit d'un plus grand volume de céréales transporté vers l'Est, ou est-ce que seulement des installations du Bas Saint-Laurent en tireraient avantage?

M. Tessier: Les installations à Québec en tireraient avantage certainement. Les installations à Trois-Rivières pourraient en bénéficier aussi, ainsi que celles de Montréal. La plupart de nos installations, à l'exception de Port-Cartier et

[Texte]

all running way undercapacity. The turnaround of our facilities could go much better than it is presently. I would say if we get more business in ports like Québec or Montreal, because they spent millions of dollars to upgrade and make their facilities more performing, those ports can receive the grain.

[Traduction]

Baie-Comeau, tourment bien en-dessous de leur capacité. Le taux d'utilisation de nos installations pourrait être bien meilleur qu'il l'est à l'heure actuelle. Si les affaires redémarrent, cela ne posera aucun problème à des ports comme Québec ou Montréal parce qu'ils ont mis des millions de dollars dans la modernisation de leurs installations.

• 2055

Mr. Maloney: I assume Churchill would benefit as well.

M. Maloney: Je suppose que Churchill en profiterait aussi.

Mr. Tessier: That's another issue. Churchill had practical problems.

M. Tessier: C'est une autre histoire. Churchill avait des problèmes pratiques.

Mr. Maloney: For Churchill, Prescott and Port Colborne, basically is the writing on the wall that those facilities will no longer exist in a reasonably short period of time?

M. Maloney: Est-ce que Churchill, Prescott et Port Colborne sont voués à la fermeture à plus ou moins brève échéance?

Mr. Tessier: I wouldn't go that far. You said Prescott, Port Colborne and Churchill. In Prescott we're working hard right now with the Ontario Wheat Producers' Marketing Board. With this group we believe we can probably attain a level that will go over the break-even point in Prescott. I will not put the three together—

M. Tessier: Je n'irais pas jusque-là. Vous avez parlé de Prescott, de Port Colborne et de Churchill. À Prescott, nous menons de vigoureuses négociations avec la Commission ontarienne de commercialisation du blé. Nous croyons que la clientèle de ce groupe devrait nous permettre de faire atteindre au port le seuil de rentabilité. Je ne mettrais pas ces trois ports dans la même catégorie. . .

Mr. Maloney: Are these local markets?

M. Maloney: Ce sont des marchés locaux?

Mr. Tessier: Yes, it is the Ontario market we believe we can bring in, and we have already received a commitment, not only from the Ontario Wheat Producers' Marketing Board, but also from other groups wanting to commit themselves to use Prescott. We said to ourselves, let's work together and make even better use of Prescott.

M. Tessier: Oui, nous croyons pouvoir compter sur le marché de l'Ontario et des engagements ont été pris non seulement par la Commission ontarienne de commercialisation du blé mais aussi par d'autres groupes qui veulent utiliser des installations de Prescott. Nous nous sommes dit qu'ensemble nous arriverons certainement à faire quelque chose.

Mr. Maloney: Would that also apply to Port Colborne?

M. Maloney: Est-ce que c'est la même chose pour Port Colborne?

Mr. Tessier: No, Port Colborne is in a different area. It's in a different business.

M. Tessier: Non, Port Colborne se trouve dans une région différente. Les activités sont différentes.

Mr. Masters: Pure export. But Churchill's normal area is northern Europe, which is the area most affected by the Russian business. The grain in the areas that Churchill would be advantageous to is not moving. That's the problem. Also, the grain facility in Churchill would need some substantial investment, which isn't true of, say, Prescott or Montreal or Québec City. There are a couple of factors there that are making life more difficult for Churchill than certainly for Prescott.

M. Masters: Uniquement des exportations. La zone normale d'exportation de Churchill c'est l'Europe du Nord, la zone la plus touchée par les problèmes russes. Il n'y a pas de marché pour les céréales qui normalement devraient passer par Churchill. C'est le problème. Il faudrait également faire de gros investissements dans les installations de manutention des céréales de Churchill, ce qui n'est pas le cas, par exemple, à Prescott, à Montréal ou à Québec. Il y a deux ou trois facteurs qui facilitent moins la vie de Churchill que certainement celle de Prescott.

Mr. Jordan: I don't want to belabour this labour thing but we heard some wild stories about some of the contracts and what's written into some of the contracts, when we were down in Québec City. We were doing some quick figuring. I think really we're looking back at another era, because when you mentioned back in centennial year and so on and so forth, I don't think Canada was on the world scene to the extent that it is right now. We have some new thinking and we have to pull some other people into some new ways of thinking, because you're in competition, not only now with your closest neighbour—I suppose we've always been somewhat in competition there—but also with the world.

M. Jordan: Je ne veux pas insister sur cette question de relations de travail, mais nous avons entendu des histoires folles au sujet de certaines de ces conventions et du contenu de certaines de ces conventions lorsque nous étions à Québec. Nous avons fait un tour d'horizon rapide. J'ai l'impression que vous vous trompez d'époque. Tout à l'heure, vous avez parlé de l'année du centenaire, etc. Le Canada n'était pas aussi présent sur la scène internationale qu'aujourd'hui. La philosophie d'hier n'a plus cours, il en faut une nouvelle. Vos concurrents ce ne sont plus seulement nos plus proches voisins—je suppose que nous avons toujours été d'une manière ou d'une autre en concurrence avec eux—mais le monde entier.

[Text]

I don't know what the answer is to this and I'm not sure, Mr. Chairman, if it's a question or a statement, but if we're going to reach back and carry that excess baggage or whatever you want to call it, great, it was great in those years. Do you think we can afford to do that now if we're going to be competitive with the world, when obviously they're not doing it?

If we're serious about wanting to promote market, promote our product, I really think we're going to have to address that kind of problem. I don't know where you start to do it, but I just think that things are going to have to be straightened out in that regard or we're just going to have to admit that we can't compete and take our lumps for it as a nation. We can't afford to carry that kind of stuff with us, as great as it was in those settlements for those who benefited from them.

I just wondered if you had any insights. I don't suppose it's fair to ask you that, but it is a problem in promoting our products abroad and in therefore maintaining the seaway system, which we think we're very fortunate to have. This seems to be in the way of it. When we talk about how we can do something about piloting if the union would allow us, we can do something about this if the union would allow us, and so on down the line, at what point is that going to be the determinant? Somebody else may have to impose something here, Mr. Chairman.

Mr. Masters: I think the combination of the point you're making and the point Mr. Hubbard made are very real. The pressures now are north-south. The only way we can make the east-west infrastructure work is to make it more competitive, but we have another problem. If you don't have an east-west infrastructure, I don't think you're going to get many bargains from the north-south because it's the east-west that keeps the north-south competitive, and vice versa. So our job, it seems to me, is to do the best we can to make the east-west infrastructure as effective and efficient as we can. That's really what we're trying to do.

• 2100

The Chairman: No more questions?

I have a couple of things. On page 5 of your report you say, "letting our grain go out via American ports to offshore destinations". Transportation is only a means to get our products to market. If that's the viable alternative today, and they can do it a hell of a lot better than we, what are we fooling around for? If we can get our product to market, our grain, so that the farmer makes more of a return, or we can move an automobile better, or we can make some canola, and we can find other ways to ship this stuff so it makes Canada more competitive, isn't that what we're all about here? Isn't that the end result of what we're trying to achieve in this transportation system that we've let go? No one bothered to look at costs in this thing. Now we find ourselves not competitive any more. What are we going to do? That's the question.

Mr. Masters: I think we have to be competitive.

[Translation]

Je ne sais quelle est la réponse à cette question et je ne suis même pas sûr, monsieur le président, que cela soit une question ou un commentaire, mais hier nous pouvions nous permettre cet excédent de bagage, si vous voulez, cela ne dérangeait personne, mais aujourd'hui non. Pensez-vous vraiment que nous pouvons continuer ainsi si nous voulons rivaliser avec les autres pays du monde qui de toute évidence se sont débarrassés de cet excédent de bagage?

Si nous voulons vraiment trouver des marchés, vraiment vendre nos produits, il va falloir régler ce problème. Je ne sais pas par où commencer mais il est évident qu'il faut trouver une solution à ce problème ou renoncer à être compétitif. Nous ne pouvons plus nous permettre ce genre de clauses dans nos conventions, aussi merveilleuses ont-elles été pour ceux qui en ont bénéficié.

Je me demande si, avec le recul, vous ne pensez pas un peu comme moi. Vous poser la question n'est peut-être pas très juste, mais cela limite nos possibilités de vente à l'étranger et, par contre-coup, les possibilités d'entretien de la voie maritime dont nous sommes pourtant tellement fiers. C'est un obstacle. Nous parlons toujours de solution possible au problème de pilotage si seulement le syndicat nous laissait faire. Jusqu'à quand ces refus seront-ils déterminants? Il faudra peut-être finir par imposer quelque chose, monsieur le président.

M. Masters: Je crois que les faits dont vous et M. Hubbard avez parlé sont tout à fait incontournables. Aujourd'hui, les pressions se font sentir dans le sens nord-sud. Le seul moyen de sauver l'infrastructure est-ouest est de la rendre plus compétitive mais cela nous pose un autre problème. S'il n'y a pas d'infrastructure est-ouest, les tarifs nord-sud ne seront guère avantageux car c'est l'infrastructure est-ouest qui garantit la compétitivité de ces tarifs, et vice-versa. Notre tâche me semble donc simple, il faut tout faire pour rendre l'infrastructure est-ouest aussi efficace et rentable que possible. C'est l'objet de nos efforts actuels.

Le président: Pas d'autres questions?

J'ai une ou deux questions à vous poser. À la page 4 de votre rapport vous dites «en laissant nos céréales être transportées depuis des ports américains». Le transport est un moyen pour faire arriver nos produits sur les marchés. Si c'est la solution viable aujourd'hui, et que ces ports peuvent le faire beaucoup mieux que nous, pourquoi continuer à tergiverser? Si nous pouvons faire parvenir nos produits sur les marchés, nos céréales, d'une manière plus rentable pour nos agriculteurs, ou si ce sont des automobiles que nous pouvons transporter le mieux, ou si nous pouvons produire du canola et qu'il existe d'autres moyens d'expédier ces produits qui nous rendent plus compétitifs, n'est-ce pas le but véritable de l'opération? N'est-ce pas ce que nous recherchons en essayant de sauver cette infrastructure de transport que nous avons laissé périr? Personne ne semble s'être inquiété du coût. Nous nous apercevons aujourd'hui que nous ne sommes plus compétitifs. Que devons-nous faire? Là est toute la question.

M. Masters: Il faut que nous soyons compétitifs.

[Texte]

[Traduction]

The Chairman: How do we do it?

Mr. Masters: One of the issues I've raised tonight is that I think it is true that you have to look at the labour situation. It's a fact of life.

I think everybody in the container business, as an example, is looking seriously at all of its costs and we're staying competitive. In the east we have about 60% of the Canadian volume moving through to the mid-west. So that means we're competitive. We have to stay that way.

In the west we're spending \$200 million, or \$165 million and change, to open up a container terminal that we hope will give us economies of scale that will, in turn, make us competitive by being able to handle American cargo as well as Canadian cargo. These, I think, are the businesses we have to stay in. We're doing something. What we're saying here, as nicely as we can—

The Chairman: Have you heard of an American railway losing \$1 billion last year?

Mr. Masters: No.

The Chairman: That's not competitive.

Mr. Tessier: But I'm sure we can—

The Chairman: When we talk about lifting grain, we lift grain for \$6 a tonne. When you look down at Louisiana, it's \$1.25 a tonne.

Mr. Masters: Yes.

The Chairman: That's not competitive. What have we done to ourselves?

You folks, what have we done to ourselves?

Mr. Masters: We've done a lot.

Mr. Tessier: Was that a question?

The Chairman: Yes, it was.

Mr. Tessier: As an example, we introduced a couple of years ago what we call Advantage Canada. These are not just two words. It is a concept by which we bring the different partners together. When you do it, the chances are better.

Of course, in some areas we could be less competitive than in other areas, but tell me why, today, we can take coal from the Great Lakes to Belledune rather than going by rail and then water to New Brunswick? It is probably because we are competitive. Tell me why we have coal from Wyoming going to Roberts Bank, Vancouver, and not the same coal going to, say, Los Angeles? Maybe it is because we are more competitive. Tell me why the Port of Montreal, at the end of April, was number one in North Atlantic container traffic? It is probably because we are more competitive. It would be wrong to tell this committee—

The Chairman: Is that even if the ice-breaking costs were taken into consideration?

Mr. Tessier: But if you bring this up, Mr. Chairman, then you have to be fair. In the U.S.A. they have all kinds of subsidies. If they were adding all those subsidies together, they wouldn't be different than we are here. If you remove many things that make the system in the U.S. fully subsidized, it is not that different. They get all kinds of subsidies.

Le président: Comment?

M. Masters: Il y a la question des relations de travail. J'en ai parlé ce soir et c'est une réalité indéniable.

Tous ceux qui expédient leurs produits par conteneurs, par exemple, tiennent compte de tous les coûts et nous sommes compétitifs. Dans l'Est, nous assurons environ 60 p. 100 du trafic canadien pour le Midwest. Cela veut dire que nous sommes compétitifs. Il faut que cela continue.

Dans l'Ouest, nous dépensons 200 millions de dollars, ou 165 millions de dollars plus la monnaie, pour l'ouverture d'un terminal pour conteneurs qui, nous l'espérons, dégagera des économies d'échelle qui à leur tour nous rendront compétitifs en nous permettant de manutentionner aussi bien les cargaisons américaines que canadiennes. À mon avis, ce sont des activités qu'il ne nous faut pas abandonner. Nous faisons quelque chose. Ce que nous disons, aussi gentiment que possible. . .

Le président: Avez-vous entendu parler d'un chemin de fer américain qui ait perdu un milliard de dollars l'année dernière?

M. Masters: Non.

Le président: Ce n'est pas compétitif.

M. Tessier: Mais je suis certain que nous pouvons. . .

Le président: Vous parlez de manutention des céréales. Nous faisons payer 6\$ la tonne. En Louisiane, c'est 1,25\$ la tonne.

M. Masters: Oui.

Le président: Ce n'est pas compétitif. Qu'est-ce qui nous est arrivé?

Vous, par exemple, qu'est-ce que vous avez fait?

M. Masters: Beaucoup.

M. Tessier: C'était une question?

Le président: Oui.

M. Tessier: Il y a un ou deux ans, nous avons introduit, par exemple, Advantage Canada. Ce ne sont pas simplement deux mots. C'est un concept qui nous permet de créer des partenariats. Les partenariats augmentent les chances.

Bien entendu, dans certains domaines, il se peut que nous soyons moins compétitifs que dans d'autres, mais dites-moi pourquoi, aujourd'hui, nous pouvons transporter du charbon des Grands Lacs à Belledune plutôt que de le faire transporter par le rail puis par l'eau jusqu'au Nouveau-Brunswick? C'est probablement parce que nous sommes compétitifs. Dites-moi pourquoi le charbon du Wyoming est expédié vers Roberts Bank, Vancouver, et non pas vers Los Angeles? C'est peut-être parce que nous sommes compétitifs. Dites-moi pourquoi le port de Montréal, à la fin d'avril, a été classé numéro un pour le trafic de conteneurs de l'Atlantique nord? C'est probablement parce que nous sommes plus compétitifs. Il serait erroné de croire. . .

Le président: Même si on prend en compte le coût des brise-glace?

M. Tessier: Dans ce cas, monsieur le président, il faut être juste. Aux États-Unis, ils bénéficient de toutes sortes de subventions. S'ils ajoutaient toutes leurs subventions, il n'y aurait pas de différence avec nous. Si vous supprimez tous les éléments de subventions du système américain, il n'est pas si différent. Ils reçoivent toutes sortes de subventions.

[Text]

[Translation]

• 2105

So let's go back to these examples. There is more U.S. cargo going through the Port of Montreal, container-wise, than Canadian cargo going through U.S. ports. Why, if it is not because we are more competitive?

What we are saying is that we have weaknesses but I strongly believe there are opportunities. In order to resolve that, we have to work together.

Prescott is an example. The moment we said we were seriously looking at the future of Prescott, we started getting together with the farmers and producers. These guys suggested that if we did something different, we might succeed. This is really what we're saying here.

We have invested millions and millions of dollars in the Port of Sept-Îles through the Alouette project and \$25 million in our facilities at the Port of Belledune with N.B. Electric Power Commission. I can assure you that those projects will generate profits. But it was done through mutual effort.

I can talk to you about the iron ore from Brazil because I was involved at the time. The only way we succeeded was to have the different partners working together to make the Port of Québec, the Brazilian iron ore, and the Lakers more competitive. I am telling you that we can compete. We have in the past. We have succeeded and as Canadians we can continue to succeed in many ways.

The Chairman: On another day we'll ask you how.

I have just one final question with respect to the labour. Do you advocate today the same type of hearing as the Picard commission, which happened some 25 years ago?

Mr. Tessier: Yes.

Mr. Masters: Yes.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen, for being witnesses this evening. Again, I apologize for the terrible delay.

The meeting is adjourned.

Revenons à ces exemples. Il y a plus de marchandises américaines transportées par conteneurs qui passent par le port de Montréal que de marchandises canadiennes qui passent par les ports américains. Pourquoi, si ce n'est pas parce que nous sommes plus compétitifs?

Nous admettons nos faiblesses mais nous sommes aussi convaincus qu'il y a des possibilités. C'est ensemble qu'il faut résoudre ces problèmes.

Prescott est un exemple. Dès que nous avons décidé de nous occuper sérieusement de l'avenir de Prescott, nous nous sommes réunis avec les agriculteurs et les producteurs. Ils nous ont suggéré quelques idées différentes susceptibles de transformer nos efforts en réussite. C'est exactement le but de l'opération.

Nous avons investi des millions et des millions de dollars dans le port de Sept-Îles dans le cadre du projet Alouette et 25 millions de dollars dans nos installations du port de Belledune avec la Commission d'électricité du Nouveau-Brunswick. Je peux vous garantir que ces projets vont rapporter de l'argent. Mais c'est le résultat d'effort mutuel.

Je peux vous parler du minerai de fer du Brésil car je m'en suis occupé à l'époque. Le seul moyen de réussir c'était de réunir plusieurs partenaires pour rendre le port de Québec, le minerai de fer brésilien et les transporteurs sur les Grands Lacs plus compétitifs. Nous pouvons être compétitifs. Nous l'avons été dans le passé. Nous avons réussi et nous pouvons continuer à réussir dans beaucoup de domaines.

Le président: Un autre jour, nous vous demanderons comment.

J'ai une dernière question concernant les relations de travail. Préconisez-vous aujourd'hui le même genre d'audience que celle de la Commission Picard d'il y a 25 ans?

M. Tessier: Oui.

M. Masters: Oui.

Le président: Merci beaucoup, messieurs, d'être venus témoigner ce soir. Encore une fois, je m'excuse pour ce terrible retard.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Canada Ports Corporation:

Arnold Masters, Chairman;

Jean-Michel Tessier, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

De la Société canadienne des ports:

Arnold Masters, président du Conseil administratif;

Jean-Michel Tessier, président et directeur général.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

C A I
KC27
-T84
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Wednesday, June 8, 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 8

Le mercredi 8 juin 1994

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 8, 1994

(11)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 6:10 o'clock p.m. this day, in Room 208, West Block, the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Member(s) of the Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, and Charles Hubbard.

Acting Members present: Shaughnessy Cohen for Jim Jordan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From Windsor Harbour Commission: Bruck Easton, Chairman; David Cree, General Manager & Chief Executive Officer; and Matt Marchand, Policy Assistant to the Mayor of Windsor.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Bruck Easton and Matt Marchand made opening statements and, with David Cree, answered questions.

At 7:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 8 JUIN 1994

(11)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 18 h 10, dans la salle 208 de l'édifice de l'Ouest, sous la présidence de Joe Comuzzi (*président*).

Membres du Sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris et Charles Hubbard.

Membre suppléant présent: Shaughnessy Cohen pour Jim Jordan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: De la Commission portuaire de Windsor: Bruck Easton, président; David Cree, chef de l'exploitation et directeur général; Matt Marchand, adjoint politique au maire de Windsor.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs / Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Bruck Easton et Matt Marchand font des exposés et, de même que David Cree, répondent aux questions.

À 19 h 45, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Wednesday, June 8, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mercredi 8 juin 1994

• 1809

The Chairman: I have this memorized. I want everybody to be impressed with this.

Pursuant to Standing Order 108(1), this is the continuation of the subcommittee hearings into the viability of the Great Lakes–St. Lawrence Seaway System. This committee is a subcommittee of the Standing Committee of Transport of the House of Commons.

• 1810

I thank you very much for coming here, gentlemen, and good evening, ladies and gentlemen. The witnesses tonight are appearing toward the end of our hearings. I want to assure them I think Windsor ranks right up at the top of almost everything, including Ottawa, in the province of Ontario. Windsor has always been a great city in Canada. I've always maintained that Detroit gets part of its heritage and culture from looking to Windsor rather than the other way around. The good things that come out Detroit had their genesis in the city of Windsor.

I welcome Mr. Easton, who is the chairman of the Windsor Harbour Commission; Mr. Cree, who is the general manager and CEO; and Mr. Marchand, the policy assistant to the Mayor of Windsor, who is now Mr. Hurst, if I'm correct. How's my history?

Mr. Bruck Easton (Chairman, Windsor Harbour Commission): You're right on top of Windsor. I think maybe you should be representing Windsor.

The Chairman: I just happened to run into Shaughnessy today and I asked her if she would be attending this meeting because it's her area. I want to welcome Shaughnessy to this committee.

Let me introduce Mr. Harris, who is from the Reform Party and represents a riding in British Columbia. It's nice to have Mr. Harris back with us. He was on vacation for the last week or ten days. He can answer for himself. Michel Guimond, who we have spent a considerable amount of time with in the last little while, is here, and a good friend, Charles Hubbard, from Miramichi in New Brunswick.

Welcome. We have rather informal hearings if we're out of Ottawa. They try to formalize them here a little bit, but I want everybody to feel comfortable, make your submission and then we're going to ask you a few questions.

Mr. Easton: Thank you very much, Mr. Chairman. I appreciate running into someone who's as familiar as you are with the situation in Windsor.

We very much appreciate the opportunity to present the views of the Windsor Harbour Commission with respect to the issues of the St. Lawrence Seaway–Great Lakes system. I'd like to thank the transport committee itself for forthwith appointing this subcommittee in recognition of the seaway's very substantial problems.

Le président: J'ai appris le texte par coeur et j'espère que tout le monde sera impressionné.

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, le sous-comité poursuit ses audiences sur la viabilité du réseau Grand Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent. Notre comité est un sous-comité du Comité permanent des transports de la Chambre des communes.

Je vous remercie d'être venus, messieurs, et bonsoir, mesdames et messieurs. Les témoins de ce soir nous arrivent à un moment où les audiences tirent à leur fin. Je tiens à souligner que, selon moi, Windsor ne le cède en importance à presque aucune ville en Ontario, y compris Ottawa. Windsor a toujours été l'une de grandes villes du Canada. J'ai toujours dit que Détroit tire une partie de son patrimoine et de sa culture de Windsor plutôt que le contraire. Les bonnes choses qui viennent de Détroit ont leur source dans la ville de Windsor.

Je souhaite la bienvenue à M. Easton, président de la *Windsor Harbour Commission*, à M. Cree, directeur général de la Commission, et à M. Marchand, adjoint politique au maire de Windsor, qui est maintenant M. Hurst, si je ne m'abuse. Est-ce que je me débrouille bien jusqu'ici?

M. Bruck Easton (président, Windsor Harbour Commission): Vous connaissez très bien Windsor. C'est peut-être la circonscription que vous devriez représenter.

Le président: J'ai rencontré Shaughnessy par hasard aujourd'hui et je l'ai invité à assister à notre réunion ce soir parce qu'il sera question de sa région. Je lui souhaite donc la bienvenue.

Je vous présente M. Harris, du Parti réformiste, qui représente une circonscription de la Colombie-Britannique. Nous sommes heureux qu'il soit de retour parmi nous. Il revient d'un congé d'une semaine ou 10 jours. Il pourra s'expliquer lui-même. Nous avons aussi Michel Guimond, avec qui nous avons passé beaucoup de temps récemment, et un bon ami, Charles Hubbard, de Miramichi au Nouveau-Brunswick.

Bienvenue. Nos audiences se déroulent assez simplement quand nous sommes à l'extérieur d'Ottawa. Cela se fait davantage dans les formes quand nous sommes ici, mais je tiens à ce que tout le monde se sente à l'aise. Je vous invite à faire votre exposé, après quoi nous vous poserons quelques questions.

M. Easton: Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis heureux de rencontrer quelqu'un qui connaisse aussi bien la situation à Windsor.

Nous vous sommes très reconnaissants de nous donner l'occasion d'exprimer les opinions de la *Windsor Harbour Commission* au sujet du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Je tiens aussi à remercier le comité des transports lui-même d'avoir formé rapidement un sous-comité pour examiner les très graves problèmes de la voie maritime.

[Texte]

It's my hope as chairman of Canada's southernmost port, located at the midpoint of the seaway, that we can offer a somewhat different perspective on the seaway's problems. By way of introduction, let me give you a short background on the Windsor Harbour Commission in the port of Windsor.

The commission is a federal body created under the provisions of the Harbour Commissions Act. The mandate of the commission is to develop and promote the port, regulate shipping, and administer both its own lands and those of the federal government within our area of jurisdiction. The commission is governed by a board of three commissioners, two of whom are appointed by the federal government and one by the City of Windsor.

The port handles four million to six million tonnes of cargo annually, mostly bulk commodities such as salt, stone and construction aggregates. The majority of that cargo is shipped on lake vessels from or to other ports within the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. We also handle significant amounts of foreign cargo, for the most part inbound steel and outbound grain.

What I find noteworthy in the context of today's discussion is that over the past 15 years, while the seaway's throughput has declined some 50%, tonnages at the port of Windsor, excluding railroad barge traffic, have increased by roughly 25%. The question we ask is how much better our port would have done in Windsor if the seaway problems did not exist.

The three areas of concern with respect to the seaway are structural, costs, and our American neighbours. The most serious problem is clearly the structural problem. When the seaway was constructed in the late 1950s, more than 90% of the world's ocean-going fleet was capable of being accommodated by the lock structure. Today, with boats being built to Panama Canal size specifications, less than 10% of the world's ocean-going fleet can be accommodated by the seaway system. The few salties that we do see are the very old, inefficient ones that are still sailing.

It is recognized by everyone that the costs involved in making the lower St. Lawrence and upper and lower Great Lakes accessible to today's ocean-going fleet are prohibitive, particularly in today's climate of fiscal constraint.

I've heard the arguments for deepening or widening the locks, which may have some merit, but obviously any program to address lock size would appear to be outside the resources of the Seaway Authority itself and would require a long-term funding commitment. In the context of today's discussion I really don't propose to deal with this issue further.

[Traduction]

À titre de président de la commission du port situé le plus au sud du Canada, au milieu de la voie maritime, j'espère que nous pourrions vous donner une perspective quelque peu différente des problèmes de la voie maritime. Je commencerai par vous donner quelques détails sur la *Windsor Harbour Commission* et le port de Windsor.

La commission est un organisme fédéral établi en vertu des dispositions de la Loi sur les commissions portuaires. Elle est chargée d'aménager et de promouvoir le port, de réglementer le commerce maritime et d'administrer ses propres terres et celles du gouvernement fédéral qui font partie de notre secteur. La commission est dirigée par un conseil formé de trois commissaires, dont deux sont nommés par le gouvernement fédéral et un par la ville de Windsor.

De quatre à six millions de tonnes de marchandises passent par le port chaque année, surtout des marchandises en vrac comme le sel, la pierre et des agrégats pour la construction. La plus grande partie de ces marchandises sont transportées par laquier en provenance ou à destination d'autres ports du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le port reçoit aussi de grandes quantités de marchandises étrangères, surtout de l'acier pour l'importation et des céréales pour l'exportation.

Ce qui est remarquable dans le contexte de votre étude, c'est que depuis 15 ans, pendant que le total des marchandises transportées par la voie maritime a baissé d'environ 50 p. 100, la quantité de marchandises au port de Windsor, à l'exception du trafic par chemin de fer et par barge, a augmenté d'environ 25 p. 100. Si nous nous posons une question à Windsor, c'est celle-ci: combien de marchandises de plus aurions-nous pu recevoir ou expédier sans les problèmes que connaît la voie maritime?

Les trois points de préoccupation que présente la voie maritime sont la structure elle-même, les coûts et nos voisins américains. Le plus grave problème est nettement le problème de structure. Quand on a construit la voie maritime à la fin des années cinquante, plus de 90 p. 100 des navires transocéaniques du monde pouvaient passer par les écluses de la voie maritime. Maintenant que l'on construit surtout les navires en fonction du canal de Panama, moins de 10 p. 100 des navires océaniques du monde peuvent passer par la voie maritime. Les quelques rares océaniques que nous voyons sont très anciens et inefficaces.

• 1815

Tout le monde reconnaît que le coût de rendre le bas Saint-Laurent et les parties inférieure et supérieure des Grands Lacs accessibles aux océaniques d'aujourd'hui serait prohibitif, surtout à notre époque de restrictions financières.

J'ai entendu les arguments en faveur de travaux pour rendre les écluses plus profondes ou plus larges, et ce sont peut-être de bons arguments, mais l'administration de la voie maritime n'a de toute évidence pas les ressources nécessaires pour financer un projet d'agrandissement des écluses qui exigerait des engagements financiers à long terme. Je n'ai pas vraiment l'intention d'insister sur cette question aujourd'hui.

[Text]

The fact, however, that there are no immediate answers for the seaway's structural problems should not serve to minimize their importance. These structural problems highlight, for me, what I believe should now be the focus for any review of the seaway as a navigational system, and that is interlake trade.

Interlake trade makes up the bulk of the port of Windsor's tonnages and is, I believe, the life blood of the system that we have today. I understand that interlake trade is two to three times greater than seaway throughput tonnages. Unfortunately, this interlake trade on the seaway faces substantial barriers, particularly in respect of the competitive position of the marine mode versus rail and truck.

What I find particularly galling about this is that marine transportation is far and away the most environmentally responsible mode of transportation, producing less pollution and consuming far less fuel per tonne-mile than either rail or truck. And given that the Great Lakes are one of the areas of greatest environmental concern on our continent, these kinds of barriers just don't make sense.

I'd like to start with the problems created by our American neighbours. My biggest complaint with the Americans is that marine is the one area of surface transportation in which we do not have free trade. The American marine industry successfully lobbied to have shipping by water excluded from the FTA and its successor, the NAFTA. Accordingly, the Jones Act remains in force, providing that trade between two U.S. ports must be in American boats.

Canada, in turn, has its own bureaucratic coasting regulations that are designed to keep American boats from working Canadian waters. The result is a more costly and inefficient transportation system, a system that suffers by comparison with other modes of transport.

The not surprising irony is that while Americans have made large incursions into our trucking industry, it is clear that at least on the Great Lakes our Canadian shipping industry would fare quite well against our U.S. counterparts. Regardless, however, of which company would win the competitive battles, it's clear that without free trade, at least within the inland waterway, Great Lakes shipping will remain comparatively inefficient versus truck and rail.

My second complaint with respect to the Americans deals with the U.S. harbour maintenance tax, which applies to all marine cargo, whether coming from Europe or Asia to U.S. coasts, or from Windsor across the river to Detroit. Four years ago this *ad valorem* tax was tripled, changing it from what was at least nominally a tax-recovery tax into a source of general revenue.

The Chairman: We're having a little difficulty with the concept. We've just come out of Washington. Would it bother you if we asked you questions about that specific point, just for further clarification?

[Translation]

Par ailleurs, on ne doit pas minimiser l'importance des problèmes de structure de la voie maritime simplement parce qu'il n'y a pas de solutions immédiates à ces problèmes. À mon avis, cela met en lumière la question qui devrait être au coeur de toute étude de la viabilité de la voie maritime à titre de réseau de navigation, soit le commerce entre les lacs.

Le commerce interlac représente la plus grande partie des marchandises traitées au port de Windsor et c'est, à mon avis, la seule chose qui permet au réseau de survivre à l'heure actuelle. Je crois savoir que ce commerce est deux ou trois fois plus important que le commerce transitant par la voie maritime du Saint-Laurent. Malheureusement, il existe des obstacles considérables à ce commerce interlac, surtout à cause de la concurrence offerte par le transport ferroviaire et routier.

Ce que je trouve particulièrement frustrant, c'est que le transport maritime est de loin la méthode de transport la plus sûre qui soit pour l'environnement puisqu'elle produit moins de pollution et consomme beaucoup moins de combustible par tonne-mille que les chemins de fer ou les camions. La situation actuelle est donc tout à fait illogique vu que les Grands Lacs sont l'une des régions dont l'environnement est le plus menacé sur notre continent.

Je voudrais maintenant parler un peu des problèmes causés par nos voisins américains. Ce qui me déplaît le plus au sujet de la situation actuelle, c'est que le transport maritime est le seul mode de transport sauf pour le transport aérien où le libre-échange ne s'applique pas. L'industrie maritime des États-Unis a réussi à obtenir que le transport maritime soit exclu des dispositions de l'Accord de libre-échange canado-américain et, plus récemment, de l'ALENA. La Loi Jones, qui stipule que tout commerce entre deux ports des États-Unis doit se faire par des navires américains, continue donc de s'appliquer.

De son côté, le Canada a ses propres règlements sur le cabotage pour empêcher les navires américains de faire le commerce dans les eaux du Canada. Cela réduit la rentabilité et l'efficacité de ce mode de transport, surtout par rapport à d'autres.

Il est ironique, mais pas vraiment étonnant, de constater que, même si les Américains ont accaparé une bonne partie de notre industrie du camionnage, l'industrie canadienne du transport maritime tiendrait très bien tête à ses concurrents américains, du moins sur les Grands Lacs. Peu importe quelle industrie aura finalement le dessus, il est évident que sans le libre-échange, du moins pour le réseau intérieur, le transport maritime sur les Grands Lacs continuera d'être inefficace par rapport au transport routier et ferroviaire.

Le deuxième reproche que j'adresse aux Américains a trait à la taxe américaine d'entretien des ports qui s'applique à toutes les marchandises transportées par navire, en provenance d'Europe ou d'Asie et à destination des ports aux États-Unis, ou en provenance de Windsor et à destination de Détroit. Il y a quatre ans, on a triplé le montant de cette taxe sur la valeur pour faire de ce qui était au départ, du moins en principe, une taxe de recouvrement des frais, une source de recettes générales.

Le président: Nous avons un peu de mal à comprendre le problème. Nous arrivons tout juste de Washington. Pourrions-nous vous poser quelques questions à ce sujet pour y voir un peu plus clair?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Easton: Not at all, sir.

The Chairman: How does the harbour tax affect Windsor directly?

Mr. Easton: Well, as I was going to note, it's a cost that's applied to shipping, whether or not there's any cost relating to the maintenance of harbours. If I want to send a barge of salt across from Windsor to Detroit, it's hit with that harbour maintenance tax. There is absolutely no cost whatsoever with respect to the coast guard or anything else, or there's a very minimal cost with respect to that barge going across.

A point I make in here is the fact we understand that CN chose to build a double-stack rail tunnel down in Sarnia, unfortunately, rather than in Windsor, simply to avoid the harbour maintenance tax. We understand that for the CN rail ferry we are talking several millions of dollars, the kind of money that would justify servicing the cost of building a tunnel in that area just to avoid that tax. Certainly the tunnel will improve the service in terms of what they had, with the rail service, but that tax alone was a significant motivator.

• 1820

We have seen on more than one occasion a shipper choose not to go by water but to go rather by truck over the Ambassador Bridge, or by rail, simply because of the U.S. harbour maintenance tax. We think it has a significant effect and it's not a tax that applies to our competing modes—truck and rail. For that reason we felt it was very important to bring it to your attention today.

The Chairman: What about a shipment of automobiles that goes over by ferry? There are shipments of mini-vans over there. Are those mini-vans subject to harbour tax?

Mr. Easton: That is my understanding, Mr. Chairman. Indeed we just opened yesterday in Windsor the expanded CP-CN Rail tunnel. It's not a double-stack rail tunnel in the true sense of the word that's being built up in Sarnia-Windsor, but they lowered the bed and increased the top so they could take through those triple-deck railroad cars. You'd have to speak directly to the board of directors of CN or CP to get that answer, but when that kind of tax is thrown on a shipment it certainly appears to me to be a significant motivator.

The Chairman: That's very important to us. That's very good. We never related the harbour tax to the river area.

Mr. Easton: My general manager tells me the number in fact is \$20 million that CN was paying in harbour maintenance tax at Sarnia and Windsor. That's a number that certainly, as I say, would justify the tunnel construction and divert us away from the marine mode.

Mr. Hubbard (Miramichi): What rate are they taxing the vehicles at?

M. Easton: Certainement, monsieur le président.

Le président: Quelle est l'incidence de la taxe d'entretien des ports sur Windsor?

M. Easton: J'allais justement expliquer que ce coût s'ajoute au coût du transport maritime, que cela ait un rapport ou non avec le coût d'entretien des ports. Si je veux envoyer une barge chargée de sel de Windsor à Détroit, il faudra payer cette taxe d'entretien du port. Un tel voyage ne coûte absolument rien ou presque rien pour la garde côtière ou pour qui que ce soit d'autre.

Je pourrais vous signaler à ce sujet aussi que le CN a apparemment décidé de construire un tunnel ferroviaire pour wagons à deux niveaux de chargement à Sarnia plutôt qu'à Windsor, simplement pour éviter cette taxe d'entretien des ports. Cela représente des millions de dollars pour le bac ferroviaire du CN et cela justifie pleinement le coût de la construction d'un tunnel dans la région de Sarnia simplement pour éviter de payer cette taxe. Le tunnel améliorera bien sûr le service de toute façon, mais l'existence de la taxe a nettement constitué un facteur important dans cette décision.

Nous savons qu'il est arrivé plus d'une fois qu'un expéditeur décide de ne pas envoyer sa marchandise par eau mais plutôt par camion en passant par le pont Ambassador ou par chemin de fer, simplement pour éviter la taxe américaine pour l'entretien des ports. Nous pensons que cette taxe a une incidence importante, d'autant plus qu'elle ne s'applique pas aux modes de transport concurrents: le camionnage et les chemins de fer. C'est pourquoi nous estimions qu'il était très important d'attirer aujourd'hui votre attention sur cette taxe.

Le président: Et qu'arrive-t-il aux voitures expédiées par transbordeur? On expédie là-bas des chargements de mini-fourgonnettes. Ces mini-fourgonnettes sont-elles assujetties à la taxe d'entretien du port?

M. Easton: Je le crois, monsieur le président. En fait, le tunnel ferroviaire élargi du CP et du CN a été inauguré hier à Windsor. Ce n'est pas vraiment un tunnel permettant le passage de wagons à deux niveaux de chargement, comme celui que l'on est en train de construire entre Sarnia et Windsor, mais on a abaissé le lit et rehaussé la paroi supérieure afin de permettre le passage de wagons à trois niveaux. Il faudrait que vous posiez la question directement au conseil d'administration du CN ou du CP, mais lorsqu'une telle taxe est appliquée à un chargement, il me semble qu'elle doit être un facteur important.

Le président: Nous attachons beaucoup d'importance à cette question. C'est très bien. Nous n'avions jamais fait le lien entre la taxe d'entretien du port et la région fluviale.

M. Easton: Mon directeur général m'informe que le CN versait en fait 20 millions de dollars au titre de la taxe d'entretien du port à Sarnia et à Windsor. Je dirais qu'un montant de cette importance justifierait certainement la construction d'un tunnel et aurait pour effet de nous détourner du transport maritime.

M. Hubbard (Miramichi): Quel est le taux de la taxe qu'ils imposent sur les véhicules?

[Text]

[Translation]

Mr. David Cree (General Manager and Chief Executive Officer, Windsor Harbour Commission): I'm not sure of the rate. It's an *ad valorem* tax. It's not a tonnage tax, sir. It's based on the value of the cargo. I could certainly provide you with the *ad valorem* numbers. The value-added things, such as automobiles, as you mentioned, have a very high tax per tonne. Certainly we could undertake to provide you with the exact figure.

The Chairman: I think that's very important. Let's make a note.

Mr. Easton: We'll get you those figures.

The Chairman: I'm sorry to interfere with your presentation.

Mr. Easton: No, please feel free.

I'll skip a couple of the paragraphs. I just have a comment on this. In the context of north-south trade and the continental economic integration we're getting into, this kind of barrier to one particular mode of transport strikes us as very strange. We understand in one sense matters of American policy are outside the purview of this subcommittee, but we think you can't examine the Seaway problems without considering the effect of these U.S. policies.

I would argue while the Jones Act and the Harbour Maintenance Tax Act may well be appropriate for U.S. coastal shipping, they are not appropriate for what is really an inland waterway. It's in the interests of both our countries to have efficient and environmentally responsible transportation between the world's two largest trading partners. I feel Great Lakes marine transportation has not just been overlooked but is actively being discriminated against.

As you are aware, of course not all the cost issues lie on the American side. Indeed, on the issue of seaway tolls, the Americans are far ahead of us, in that with their three locks no tolls are in fact charged.

In Canada the current mandate of the Seaway Authority is for total cost recovery. Accordingly, as a result of the approximate 50% drop in throughput tonnages seen in the seaway in the last 15 years there's been a corresponding increase of approximately 90% in the average cargo tolls for the Montreal-Lake Ontario section of the seaway and approximately a 160% increase in the cargo tolls for the Welland Canal section.

In essence, over the last 15 years we've seen fewer and fewer ships paying ever-increasing tolls, with the inevitable result of further declines in cargoes. In our view there's only one way to address this continuing downward spiral, and that is to re-examine the current Seaway Authority mandate of cost recovery with a view to finding alternative funding mechanisms to enable the reduction and total elimination of tolls, as the U.S. in fact did in 1986.

M. David Cree (directeur général, Windsor Harbour Commission): Je ne suis pas sûr du taux. C'est une taxe sur la valeur et non pas une taxe sur le tonnage. La taxe est déterminée en fonction de la valeur de la cargaison. Je pourrais certainement vous fournir des données relatives à la valeur. Les biens à valeur ajoutée, comme les automobiles, que vous avez mentionnées, sont imposés à un taux très élevé par tonne. Nous sommes certainement prêts à vous fournir le chiffre exact.

Le président: Je pense que c'est très important. Prenons en note.

M. Easton: Je vous obtiendrai ces chiffres.

Le président: Je suis désolé d'avoir interrompu votre exposé.

M. Easton: Je vous en prie, sentez-vous tout à fait libre d'intervenir.

Je vais sauter quelques paragraphes. Je voudrais simplement faire une observation. Dans le contexte du commerce nord-sud et de l'intégration économique continentale que nous avons entreprise, nous trouvons très étrange que l'on impose ce genre d'obstacle à un mode de transport en particulier. Nous comprenons que les questions de politique américaine échappent au mandat du sous-comité, mais nous pensons que vous ne pouvez pas examiner les problèmes de la voie maritime sans tenir compte de l'effet de ces politiques américaines.

Je crois que si la *Jones Act* et la *Harbour Maintenance Tax Act* sont peut-être de bonnes lois pour le cabotage américain, elles ne conviennent pas à ce qui est en fait une voie navigable intérieure. Il est dans l'intérêt des deux pays d'avoir des modes de transport efficaces et acceptables sur le plan de l'environnement entre les deux principaux partenaires commerciaux du monde. J'estime que le transport maritime sur les Grands Lacs n'a pas seulement été négligé mais qu'il fait l'objet d'une discrimination active.

Comme vous le savez, les Américains ne sont pas responsables de tous les coûts. En effet, pour ce qui est des péages de la voie maritime, les Américains ont pris une bonne longueur d'avance puisqu'ils n'imposent aucun droit de péage à leurs trois écluses.

Le mandat actuel de l'Administration canadienne de la voie maritime l'oblige à récupérer la totalité de ses coûts. Par conséquent, la baisse d'environ 50 p. 100 du tonnage total des mouvements sur la voie maritime au cours des 15 dernières années a entraîné une augmentation d'environ 90 p. 100 des droits moyens entre Montréal et le lac Ontario et une augmentation d'environ 160 p. 100 des droits dans la section du canal Welland.

En fait, au cours des 15 dernières années, un nombre de plus en plus restreint de navires versent des péages de plus en plus élevés, ce qui a pour résultat inévitable d'entraîner de nouvelles baisses dans les cargaisons. À notre avis, il n'y a qu'un moyen de mettre fin à cette chute constante et c'est de réexaminer l'obligation de l'Administration de la voie maritime de récupérer ses coûts et de trouver de nouveaux mécanismes de financement afin de permettre la réduction et l'élimination totale des péages, comme les États-Unis l'ont fait en 1986.

[Texte]

To its credit, the Seaway Authority has made a significant effort during the last 15 years to reduce costs, and we firmly hope that will continue. We were pleased to hear Canadian authorities have agreed to hold the line on tolls for the current year. Unfortunately, the Seaway Authority warned it would probably result in the exhaustion of their financial reserves.

• 1825

In our view, further efforts are needed to accelerate the current program of downsizing staffing levels while concurrently taking additional measures to streamline operational activities. The root of the problem is that the current mandate of the Seaway Authority requires self-sufficiency, and we believe that this must be re-examined.

I don't advocate that lightly, as Shaughnessy will testify. I'm a firm believer in the concept of cost recovery where appropriate. But the marine industry is paying and has paid far more than its fair share of costs in comparison to other modes of transportation. In the case of the St. Lawrence Seaway, we're an industry that's virtually on the brink of extinction.

Without some very forceful and immediate solutions, the seaway is, indeed, destined to become the world's most expensive pleasure boat lock system.

In this context, may I suggest what some might consider a radical option. Coming from Windsor, which is the headquarters of the binational International Joint Commission, which deals with the Great Lakes environmental problems, I have long puzzled over why we have both a U.S. and a Canadian Seaway Authority. This has undoubtedly resulted in all kinds of duplication in administrative, marketing, and other costs, and I believe it should be reviewed.

Next on the list of Canadian cost issues is mandatory pilotage. I want to start by saying that safety must be the primary consideration when dealing with this issue. No one is advocating that safety should be sacrificed for the sake of cost-cutting, but it's a question of degree.

We suggest that a review of the provisions of the Canada Shipping Act be conducted with a view to amending those sections that compel Canadian flag vessels to employ pilotage services when those are clearly redundant in light of the current satellite-driven navigation systems.

This is the kind of cost-saving measure that will make the system more competitive without sacrificing safety. I urge the committee to consider this particular amendment in your review.

I'd also like to make a few comments about the spectre of the significant increase in coast guard cost-recovery, which has currently been hanging over all of Canada's marine industry. It's our understanding that at this point no specific proposals have been brought forward, but the target figure being bandied about is one-third of current operating costs, or \$200 million annually.

[Traduction]

Il faut reconnaître que l'Administration de la voie maritime a fait de gros efforts au cours des 15 dernières années afin de réduire ses coûts et nous espérons fermement qu'elle continuera. Nous avons été heureux d'apprendre que les autorités canadiennes ont accepté de ne pas augmenter les péages pour l'année en cours. Malheureusement, l'Administration de la voie maritime a indiqué que cette décision aurait probablement pour effet d'épuiser ses réserves financières.

À notre avis, elle doit s'efforcer d'accélérer l'exécution de son programme actuel de réduction de ses effectifs tout en prenant de nouvelles mesures pour rationaliser ses activités opérationnelles. La source du problème se trouve dans le mandat actuel de l'Administration de la voie maritime qui l'oblige à être autosuffisante. Nous croyons que ce mandat doit être réexaminé.

Je ne préconise pas cela à la légère, comme Shaughnessy en attestera. Je crois fermement au concept du recouvrement des coûts lorsque c'est possible. Mais l'industrie maritime paye et a payé beaucoup plus que sa juste part des coûts comparativement aux autres modes de transport. En ce qui concerne la Voie maritime du Saint-Laurent, nous sommes une industrie pratiquement au bord de l'extinction.

Si nous n'agissons pas immédiatement et vigoureusement, la voie maritime est destinée à devenir le réseau d'écluses pour bateaux de plaisance le plus cher au monde.

Dans ce contexte, permettez-moi de vous suggérer une option que certains jugeront peut-être radicale. Comme je suis de Windsor, où se trouve le siège de la Commission mixte internationale binationale qui traite des problèmes environnementaux dans la région des Grands Lacs, je me suis longtemps demandé pourquoi nous avons à la fois une administration canadienne et une administration américaine pour la voie maritime. Cela a sans doute donné lieu à un dédoublement des coûts d'administration, de commercialisation, etc., et je crois qu'il faudrait réexaminer cette situation.

Le pilotage obligatoire est l'élément suivant dans la liste des problèmes de coûts des Canadiens. Je tiens d'abord à dire que la sécurité doit être la première priorité dans ce domaine. Personne ne préconise que l'on sacrifie la sécurité dans le but de réduire les coûts, mais il y a une question de degré.

Nous proposons que soient examinées les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada afin de modifier les dispositions qui obligent les navires d'immatriculation canadienne à avoir recours à des services de pilotage alors qu'ils sont évidemment superflus puisqu'on utilise maintenant des équipements de navigation par satellite.

Ce genre de mesure de réduction des coûts permettra de rendre le système plus compétitif sans sacrifier la sécurité. Je vous exhorte à envisager un tel amendement dans le cadre de votre examen.

J'aimerais également faire quelques observations au sujet du spectre d'une augmentation importante des mesures de récupération des coûts de la part de la Garde côtière qui menace à l'heure actuelle l'ensemble de l'industrie maritime du Canada. Nous croyons savoir que pour le moment, aucune proposition précise n'a été présentée, mais le chiffre qui circule représente environ le tiers des coûts de fonctionnement actuels, soit 200 millions de dollars par année.

[Text]

We are somewhat reassured by the comments of the Commissioner of the Coast Guard, John Thomas, that a thorough consultation with the users of the waterway will be undertaken with a view to reaching a consensus as to what services are required before changes are implemented. We welcome that process, and we'll be happy to take part in any such review.

There are a number of questions to be asked. Firstly, who benefits from coast guard services and to what extent? This includes recreational boaters, fishermen, the commercial industry, the hydroelectric industry, and riparian owners. Secondly, what services are really necessary in this era of satellite-driven navigation systems and computer technology? Thirdly, what economies can be achieved in the delivery of those services that are found to be necessary? Can we achieve further economies, at least on the Great Lakes, through greater cooperation with the Americans?

While we welcome the inquiry, the most important question to be asked and answered is whether the Great Lakes marine industry can afford any increases in the level of institutional costs. In all candour, it is our view that the simple answer to that question is no. The seaway cannot afford—or, more accurately, cannot survive—any significant increases in the current levels of those costs.

We concur wholeheartedly with the comments made by Mr. Jack McAllister of the Chamber of Maritime Commerce when he appeared before this subcommittee in April, and I quote:

Without prejudging the conclusions to be reached in the consultative procedure, I must convey to you the earnest conviction of the users I represent that the implementation of a plan to collect upwards of \$200 million per annum from the users would be ruinous to the viability of our binational inland waterway and therefore, at the end of the day, self-destructive.

The key to any review of seaway problems is a consideration of all of the costs and subsidies imposed on marine transport in this inland waterway versus the competing modes of transportation. In this regard, probably no single piece of legislation has had a greater impact on the seaway than the Western Grain Transportation Act.

I am aware that the Thunder Bay Harbour Commission has already made a detailed presentation to this committee. They are certainly a lot more knowledgeable on the topic than I am. I believe, however, that it's important for you to be aware that the WGTA is an issue that concerns all ports and all users in the Great Lakes, for a number of reasons.

Firstly, because of the cost recovery mandate facing the Seaway Authority, a decline in total traffic impacts on the toll structure and therefore concerns all of us. Secondly, because the movement of grain eastward allows for the economical backhaul of westbound cargoes, the viability of those westbound movements is significantly impacted by grain tonnages, or the lack thereof. Grain has traditionally been the backbone of the Great Lakes, and the financial viability of the entire marine

[Translation]

Nous avons été quelque peu rassurés par les observations du commissaire de la Garde côtière, John Thomas, qui disait que tous les utilisateurs de la voie maritime seront consultés dans le but d'établir un consensus au sujet des services requis avant que des modifications ne soient mises en œuvre. Nous nous félicitons de ce processus et nous serons heureux de participer à un tel examen.

Il y a un certain nombre de questions à poser. Premièrement, qui profite des services de la Garde côtière et dans quelle mesure? Cela comprend les plaisanciers, les pêcheurs, l'industrie commerciale, l'industrie hydroélectrique et les propriétaires riverains. Deuxièmement, quels services sont vraiment nécessaires à notre époque des systèmes de navigation par satellite et de technologie informatique? Troisièmement, quelles économies seront réalisées dans la prestation de ces services qui seront jugés nécessaires? Pouvons-nous réaliser d'autres économies, du moins dans la région des Grands Lacs, en coopérant davantage avec les Américains?

Si nous nous félicitons de cette enquête, la question la plus importante est de savoir si l'industrie maritime des Grands Lacs peut se permettre des nouvelles augmentations des coûts institutionnels. En toute candeur, nous estimons que la réponse à cette question est simplement non. La voie maritime ne peut absorber une augmentation importante dans les niveaux actuels de ses coûts—ou pour être plus exacte, elle ne pourrait pas y survivre.

Nous souscrivons de tout cœur aux observations faites par M. Jack McAllister, de la Chambre de commerce maritime, lors de sa comparution devant ce comité en avril. Je cite:

Sans préjuger de l'issue de ces consultations, je dois vous dire que les utilisateurs que je représente sont intimement convaincus que la mise en application d'un plan visant à récupérer plus de 200 millions de dollars par an auprès des utilisateurs aurait des retombées catastrophiques pour la viabilité de notre voie maritime intérieure binationale, et que ce plan serait donc en fin de compte suicidaire.

Tout examen des problèmes de la voie maritime doit nécessairement comprendre une analyse de tous les coûts et de toutes les subventions imposées au transport maritime sur cette voie maritime intérieure comparativement aux coûts et aux subventions des modes de transport concurrents. À cet égard, il n'y a probablement aucune autre mesure législative qui ait une plus grande incidence sur la voie maritime que la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Je sais que la Commission du port de Thunder Bay vous a déjà fait un exposé détaillé. Ces gens connaissent la question sûrement beaucoup mieux que moi. Toutefois, je crois qu'il est important que vous sachiez que la LTGO est une question qui intéresse tous les ports et les utilisateurs des Grands Lacs, et ce, pour maintes raisons.

• 1830

Premièrement, une baisse de l'ensemble du trafic, attribuable au mandat de récupération des coûts de l'Administration de la voie maritime, a une incidence sur le barème des droits de passage et est donc un sujet de préoccupation pour nous tous. Deuxièmement, comme le transport du grain vers l'Est permet des retours à charge rentables vers l'Ouest, la viabilité de ces mouvements vers l'Ouest dépend largement du tonnage de grain, ou de son

[Texte]

community to a very large extent depends on the continued movement of large volumes of export grain.

It's the contention of most of those who are familiar with the seaway that there's an inherent bias in the new method of subsidizing the movement of Canadian export grain and that that bias favours the west coast routing over the Great Lakes. We are therefore asking that the WGTA be thoroughly re-examined with a view to eliminating any such bias or competitive inequities which exist.

I defer to the Port of Thunder Bay to speak more fully on both the short and long-term solutions to the problem, but I do wish to underline that this is an issue that concerns all of us on the Great Lakes. In this regard, I heard, just a day or two ago, the Minister of Transport, the Hon. Doug Young, state he's considering the elimination of approximately \$1.6 billion in subsidies, including \$590 million paid under the Western Grain Transportation Act. I don't know how fleshed out that statement was. We haven't had an opportunity to discuss it with our colleagues. Certainly we would want any such initiative to be carefully reviewed. The potential effects, on both the volumes of Canadian export grain and on the Great Lakes marine industry, would be significant, and we would hope they'd be studied in detail before any such change would be implemented.

I'd like to close with a couple of examples of the kinds of competition the Great Lakes marine industry is facing, which is helping to bring the seaway to its knees. One situation concerns our own port. In 1993 we lost the movement of approximately 300,000 tonnes of salt from Windsor to Bécancour, Quebec. The cargo was rerouted from its traditional marine carrier, Upper Lakes Shipping Ltd., to CN Rail. Concerned about the rates they felt that CN had to be charging to get that business, ULS, along with some other parties, brought an action under section 112 of the National Transportation Act, which states that "all rates must be compensatory".

The NTA found that CN rates were in fact set below their variable costs and were non-compensatory. But the agency went on to find that the loss of business was not significant and that no harm was inflicted on the competition. The application was therefore denied.

The Windsor Harbour Commission has joined ULS and the Port of Bécancour, among others, in appealing this decision to the Federal Court of Canada. And it's not the only such case. The Canadian Shipowners' Association and the Thunder Bay Harbour Commission filed a complaint with the NTA concerning non-compensatory rates, and were successful, at least in part. The agency found that the railways were maintaining non-compensatory rates on eastbound grain originating in Thunder Bay.

[Traduction]

absence. Dans le passé, le transport des céréales était l'élément vital du réseau des Grands Lacs et la viabilité financière de tout le secteur du transport maritime dépend dans une large mesure du maintien de mouvements importants de céréales destinées à l'exportation.

La plupart de ceux qui connaissent la voie maritime affirment qu'il y a dans le nouveau régime de subventions du transport des céréales canadiennes destinées à l'exportation un parti pris inhérent qui encourage l'acheminement vers la côte ouest plutôt que par les Grands Lacs. Nous demandons donc que la LTGO fasse l'objet d'un examen en profondeur afin d'en éliminer les partis pris ou les injustices sur le plan de la concurrence.

Je laisse aux représentants du port de Thunder Bay le soin de vous présenter de façon plus complète les solutions à court et à long terme à ce problème, mais je tiens à souligner le fait que cette question nous préoccupe tous dans la région des Grands Lacs. À cet égard, il y a un ou deux jours, j'ai entendu le ministre des Transports, l'honorable Doug Young, annoncer qu'il envisageait d'éliminer environ 1,6 milliard de dollars en subventions, y compris 590 millions de dollars versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Je ne sais pas dans quelle mesure cette déclaration était étayée. Nous n'avons pas encore eu l'occasion d'en discuter avec nos collègues. Nous voudrions certainement que toute initiative de ce genre soit examinée attentivement. Les effets éventuels, à la fois sur les volumes des céréales canadiennes destinées à l'exportation et sur l'industrie maritime des Grands Lacs, seraient considérables, et nous espérons qu'ils seront analysés en détail avant que toute modification ne soit mise en oeuvre.

En terminant, j'aimerais vous donner quelques exemples du genre de concurrence à laquelle fait face l'industrie maritime des Grands Lacs, concurrence qui contribue à mener la voie maritime à sa ruine. Il y a une chose qui concerne notre propre port. En 1993, nous avons perdu un contrat pour le transport d'environ 300 000 tonnes de sel de Windsor à Bécancour, Québec. La cargaison a été transférée du transporteur maritime traditionnel, Upper Lakes Shipping Ltd., à CN Rail. Inquiets des taux qu'ils estimaient que le CN avait dû demander pour obtenir ce contrat, ULS et d'autres parties ont intenté une poursuite en vertu de l'article 112 de la Loi sur les transports nationaux qui dit que : «Les prix doivent être compensatoires».

L'Office national des transports a déterminé que les taux du CN étaient en fait inférieurs à leurs coûts variables et n'étaient pas compensatoires. Mais l'agence a également déterminé que la perte du chiffre d'affaires n'était pas importante et que la concurrence n'avait donc subi aucun préjudice. La demande a donc été rejetée.

La commission du port de Windsor s'est jointe à l'ULS et au port de Bécancour, entre autres parties, pour interjeter appel de cette décision devant la Cour fédérale du Canada. Et ce n'est pas le seul cas de ce genre. L'Association des armateurs canadiens et la commission du port de Thunder Bay ont porté plainte auprès de l'ONT au sujet des taux non compensatoires et ont obtenu un succès mitigé. L'Office a déterminé que les chemins de fer appliquaient des taux non compensatoires pour le transport des céréales de Thunder Bay vers l'Est.

[Text]

In our view, these cases are dangerous precedents and of grave concern to the entire marine industry. By allowing these kinds of movements to continue, the Crown itself faces a double loss, given that its crown corporation, CN, is executing a money-losing movement to take cargo away from the seaway, thereby forgoing the seaway toll revenues associated with the cargoes. It's nonsensical to permit this. The incidents, however, highlight very clearly the intermodal nature of the competition that the seaway faces.

The Chairman: Before you leave that point, and before you conclude, let me tell you what CN has stated about that salt case, and knowing that it went before the NTA. Somewhere along the line we heard from the vice-president of CN, who stated, among other things, that in a competitive market the marine shipper had taken the salt business away from CN some years back, and CN was just going out and getting a competitive bid, and competitively bidding on that 300,000 tonnes of salt that was going down to Quebec.

Secondly, CN said, and correct me if I'm wrong, that it was valued business, but when we tried to press CN on how they based their cost on that shipment, they couldn't come up and tell us what their costs were on shipping that salt from Windsor to Bécancour. That also strengthened the evidence this committee has heard that we don't know how CN establishes its costs. I don't say that in a derogatory way, but we have had great difficulty finding out how it establishes its costs. I guess when you lose that kind of money you don't have to establish that.

• 1835

I just thought I'd make those points, because the salt issue bothers us a great deal.

Mr. Easton: It brought home to me more than anything the fact that you have to look at the marine mode in the seaway as being very much in competition with rail and truck. Those two incidents just highlighted it. I wanted to mention them to you today because we are involved in this field through the federal court.

When the National Transportation Act was reviewed last year, CN asked that this provision against non-compensatory rates be removed. We view that as predatory pricing and think the seaway and everybody connected with it will be long-term losers if we allow that kind of predatory pricing to continue.

The Chairman: That's coupled with the fact they're using cars that were designed for moving grain to move that salt; cars we have had a lack of up to this morning.

Mr. Easton: We found some, did we, Mr. Chairman?

The Chairman: Yes, we're told some have been found. The test now is whether what we're being told is actual fact. We'll find that out. We're supposed to have 30,674 cars in the system as of this morning. Is that correct?

[Translation]

À notre avis, ces cas constituent de dangereux précédents et inquiètent sérieusement l'ensemble de l'industrie maritime. En permettant que ces transports continuent, la Couronne elle-même risque d'y perdre deux fois, puisqu'une de ses sociétés, le CN, transporte à perte des cargaisons qu'elle détourne de la voie maritime, faisant ainsi perdre à la Couronne les recettes qu'elle tirerait des droits de passage sur la voie maritime. Il était insensé de permettre cela. Toutefois, ces incidents montrent très clairement que les autres modes de transport font concurrence à la voie maritime.

Le président: Avant que vous ne passiez à un autre point et avant que vous n'arriviez à votre conclusion, permettez-moi de vous rapporter ce que le CN a dit au sujet du transport du sel, sachant que l'ONT avait été saisi de cette affaire. À un moment donné pendant nos audiences, nous avons entendu la vice-présidente du CN qui nous a dit, entre autres choses, qu'un transporteur maritime avait enlevé au CN le contrat de transport du sel il y a quelques années lors d'un appel d'offres et que le CN avait simplement présenté une soumission concurrentielle pour récupérer le contrat pour le transport de ces 300 000 tonnes de sel destinées au Québec.

Deuxièmement, elle nous a dit, et on me corrigera si je me trompe, que les taux de ce contrat étaient compensatoires, mais lorsque nous avons insisté pour qu'elle nous dise comment le CN avait déterminé ce que leur coûterait le transport de ce sel de Windsor à Bécancour, elle n'a pas pu nous répondre. Cela a également renforcé les témoignages que nous avons entendus sur la façon dont le CN détermine ses coûts. Je ne dis pas cela pour dénigrer le CN, mais nous avons eu énormément de difficulté à découvrir comment il établit ses coûts. Je suppose que lorsque l'on perd autant d'argent que cette société, il n'est pas nécessaire de faire ce genre de calcul.

Je tenais simplement à vous mentionner cela, puisque la question du sel nous préoccupe grandement.

M. Easton: Plus que toute autre chose, cela m'a fait comprendre qu'il faut tenir compte du fait que le transport maritime est vraiment en concurrence contre le transport par chemin de fer et par camion. Ces deux incidents le prouvent. Je tenais à vous le mentionner aujourd'hui car nous sommes parties à ces causes dont le Cour fédérale a été saisie.

Lorsque la Loi sur les transports nationaux a fait l'objet d'un examen l'an dernier, le CN a demandé que la disposition interdisant des taux non compensatoires soit abolie. Nous jugeons qu'il s'agit d'une pratique d'établissement de prix d'éviction et nous pensons que la voie maritime et tous ceux qui en dépendent seront les perdants à long terme si nous permettons qu'une telle pratique soit maintenue.

Le président: Il faut ajouter à cela le fait qu'ils utilisent pour le transport du sel des wagons conçus pour le transport du grain; des wagons dont le nombre était insuffisant jusqu'à ce matin.

M. Easton: Alors, nous en avons trouvés, monsieur le président?

Le président: Oui, on nous dit qu'on a trouvé des wagons. Il s'agit maintenant de savoir si on nous a dit la vérité. Nous verrons. À compter de ce matin, il est censé y avoir 30 674 wagons. Est-ce exact?

[Texte]

A voice: That's correct.

The Chairman: It certainly sounds like a precise number.

A voice: Who said they were in service?

The Chairman: Whether they're being utilized or not is the next question. We're interrupting your presentation. I apologize.

Mr. Easton: No, you're not at all. Let me just conclude, Mr. Chairman.

The Great Lakes-St. Lawrence Seaway is a very valuable national asset. Its existence has had an enormous economic impact within the Great Lakes basin. Notwithstanding all the problems I've enumerated today, a 1991 study showed that the port of Windsor alone generates more than 1,100 direct and indirect jobs both within our region and across the country. It has represented more than \$22 million in personal earnings and more than \$10 million in tax revenues.

Perhaps even more important is that the marine mode of transport has been shown to be the most environmentally responsible method of moving bulk cargoes, and we should not be overlooking the long-term environmental costs we will incur if seaway traffic is diverted to truck and rail.

Unfortunately, the seaway faces a number of significant structural costs and competitive pressures that are bringing its viability into question. The benefits of this great inland waterway, on which our country was founded in large part, may well be lost if a firm and long-term commitment is not made to the seaway, the ports and the industries it serves.

I know by the very existence of the subcommittee you share that concern, and I thank you for the opportunity to present our views and recommendations.

I think Mr. Marchand also has some comments to make, but I will certainly be happy to answer any questions this committee may have.

Mr. Matt Marchand (Policy Assistant to the Mayor of Windsor): Unfortunately, I don't have written notes, so you'll have to suffer through my verbal presentation.

On behalf of the mayor I would like to thank the subcommittee for allowing us input in the process.

I suppose when the city of Windsor is mentioned it doesn't immediately occur to many people to connect the city's identity with marine traffic and water transport. But this automotive city does have a huge stake in the marine transport industry, and the port of Windsor is one of the most significant and strategically located harbours in the Great Lakes system. Our port is a major industry for us, as well as an important transport link for lake and international shipping.

As Mr. Easton just noted, a study was done by the consultant, Martin O'Connell, and I have a copy for the committee to present as part of the evidence. It shows that 1,100 jobs exist because the port of Windsor exists. Some are direct

[Traduction]

Une voix: C'est exact.

Le président: Cela me semble un chiffre précis.

Une voix: Qui a dit qu'ils sont bel et bien en service?

Le président: La prochaine question est de savoir si effectivement on les utilise ou non. Mais, je vous ai encore interrompu. Je m'excuse.

M. Easton: Non, je vous en prie. Permettez-moi simplement de conclure, monsieur le président.

Le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent est un bien national très précieux. Le fait qu'il existe a des répercussions économiques importantes à l'intérieur du bassin des Grands Lacs. Malgré tous les problèmes que j'ai énumérés aujourd'hui, une étude réalisée en 1991 montre qu'à lui seul, le port de Windsor fournit plus de 1 100 emplois directs et indirects dans notre région et dans l'ensemble du pays. Il génère plus de 22 millions de dollars en revenus personnels et plus de 10 millions de dollars en recettes fiscales.

Ce qui est peut-être encore plus important, c'est que le transport maritime s'est révélé le moyen le plus acceptable sur le plan de l'environnement de transporter des cargaisons en vrac et nous ne devons pas négliger les coûts environnementaux à long terme que nous devons assumer si le trafic dans la voie maritime du Saint-Laurent est détourné au profit du camionnage et du transport ferroviaire.

Malheureusement, la voie maritime doit assumer un certain nombre de coûts structurels importants et subir des pressions de la concurrence qui remettent en question sa viabilité. Les avantages de cette grande voie maritime intérieure, qui a largement contribué à la création de ce pays, pourraient bien disparaître si un engagement ferme à long terme n'est pas pris à l'égard de la voie maritime et des ports et industries qu'elle dessert.

Je sais que l'existence même de ce sous-comité montre que vous partagez cette préoccupation, et je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de présenter nos opinions et nos recommandations.

Je pense que M. Marchand a également des observations à faire, mais je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

M. Marchand (adjoint politique du maire de Windsor): Malheureusement, je n'ai pas de notes écrites, et vous devrez donc vous résigner à écouter mon exposé oral.

Au nom du maire, je tiens à vous remercier de nous avoir permis de participer à ce processus.

Je suppose que lorsque l'on mentionne la ville de Windsor, il ne vient pas immédiatement à l'idée de bien des gens de faire le lien entre la ville et le trafic maritime et le transport par eau. Mais cette ville de l'automobile a un intérêt immense dans l'industrie du transport maritime, et le port de Windsor, qui occupe un emplacement stratégique, est l'un des plus importants du réseau des Grands Lacs. Notre port est un élément majeur de notre économie en plus d'être un lien important pour la navigation dans les Grands Lacs et pour le transport international.

Comme M. Easton vient de le dire, le consultant Martin O'Connell a réalisé une étude dont j'aimerais remettre un exemplaire au comité pour compléter mon témoignage. On y précise que le port de Windsor génère 1 100 emplois. Certains

[Text]

jobs, others are not directly involved with the harbour's operation but are induced because the port of Windsor is here and the port of Windsor is active. Nor is the employment generation limited to the immediate Windsor area or even the province of Ontario. It is estimated that well over 100 jobs exist elsewhere in Canada because the port of Windsor is operating. The city of Windsor wants the situation to continue and our city also wants to see a number of problems that are involved with the Great Lakes marine industry addressed in an effective way.

[Translation]

de ces emplois sont directs, d'autres découlent indirectement de la présence et de l'activité du port de Windsor. D'ailleurs, nous ne créons pas seulement des emplois dans la région de Windsor ou même que dans la province de l'Ontario. On évalue à plus de 100 le nombre d'emplois ailleurs au Canada découlant des activités du port de Windsor. La ville de Windsor tient à ce que cela se poursuive, et à ce que les problèmes de l'industrie maritime des Grands Lacs soient réglés efficacement.

• 1840

To repeat, the city wants to see a number of problems that are involved with the Great Lakes marine industry addressed in an effective way. I must stress to the honourable members how hard the mayor, city council, administration, and our citizens have worked to make Windsor a desirable location with an economy that is diversified far beyond our traditional motor city image. Therefore, the cooperation between our city and the Windsor Harbour Commission has been close and constant. It has been this way because we recognize that a healthy harbour facility means a healthier economy for all of us and for all ports in the Great Lakes system.

A busy harbour at Windsor contributes not only to employment but also to retail and other businesses in terms of spin-off and the creation of tax revenues for all levels of government. But the city of Windsor finds itself in the same position as other lake ports with a decreased handling of tonnage accompanied by higher usage fees and steadily increasing competition from other transportation methods, namely rail and highway, as Mr. Easton alluded to a minute ago.

It is the city's view that assistance is needed in the form of rethought regulations and changed attitudes if the St. Lawrence Seaway is to remain a viable transportation force in the future. Ladies and gentlemen, this view is not new. City council has passed two resolutions in the past 18 months reflecting the spectrum of our concerns, and I will submit that again for the committee evidence.

This view is not new; we've passed two resolutions in the past 18 months. This not a recent phenomenon; the city has been on top of this for the past almost 18 months. It is Windsor's view that the Harbour Commission and the customers of that commission must be provided with opportunities that allow keener competition and freer flow of marine traffic throughout the St. Lawrence and Great Lakes systems. Mayor Hurst and city council strongly support the comments made by Mr. Easton and the views of our harbour commission in regard to careful scrutiny of tolls in the system so as not to drive away the already decreased business that remains with us.

Je le répète: La ville de Windsor souhaite que les problèmes de l'industrie maritime des Grands Lacs soient réglés de façon efficace. Je me dois de souligner aux députés à quel point le maire, le conseil municipal, l'administration municipale et les citoyens de Windsor ont travaillé fort pour faire de leur ville un endroit dont l'économie est diversifiée et va bien au-delà du seul secteur de l'automobile. Par conséquent, notre ville et la commission du port de Windsor ont toujours collaboré étroitement. Il en est ainsi parce que nous reconnaissons que si le port se porte bien, l'économie de Windsor et tous les ports des Grands Lacs ne s'en porteront que mieux.

L'activité intense au port de Windsor contribue non seulement à la création d'emplois mais aussi au commerce de détail et à d'autres entreprises sous forme de retombées économiques et de création de recettes fiscales pour tous les paliers de gouvernement. Toutefois, la ville de Windsor, comme les autres ports des Grands Lacs, fait maintenant face à une diminution du tonnage qui passe par son port et, parallèlement, à une augmentation des frais d'utilisation et de la concurrence de la part des autres modes de transport, à savoir, le chemin de fer et le camionnage, auxquels M. Easton a fait allusion il y a une minute.

La ville de Windsor est d'avis qu'on peut l'aider en reformulant la réglementation et en modifiant les attitudes; ainsi, on s'assurera que la Voie maritime du Saint-Laurent demeure un mode de transport viable à l'avenir. Mesdames et messieurs, cette position n'est pas nouvelle. Au cours des dix-huit derniers mois, le conseil municipal a adopté deux résolutions traduisant toutes nos préoccupations, et je présente ces résolutions au comité.

Cette position ne date donc pas d'hier; nous avons adopté deux résolutions au cours des dix-huit derniers mois. La ville de Windsor est d'avis qu'on devrait assurer à la commission du port et à ses clients une concurrence plus loyale et une meilleure circulation maritime dans le réseau des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Le maire, M. Hurst, et les échevins souscrivent entièrement aux remarques faites par M. Easton et la commission du port, qui estiment qu'on doit examiner attentivement la question du péage afin de ne pas faire fuir les clients qui se font déjà de plus en plus rares.

[Texte]

We also support the idea of stricter controls on cost and staffing levels, especially in the matters of compulsory pilotage in some instances and other uses of personnel and equipment that may be redundant in the space age of navigation. Furthermore, examination needs to occur regarding the role and cost of the Canadian Coast Guard and the impact of any additional cost-recovery for coast guard services.

Finally, Mayor Hurst and city council stress their concerns that inequities and unfair advantages are inherent in the so-called Jones Act, which as you know forces cargo carried between ports in the United States to be transported by vessels registered in the U.S. We feel this is not in the spirit of our recent free trade agreements and we urge the reopening of discussions with the United States to address this situation. U.S. taxes and their harbour maintenance tax, which Mr. Easton just alluded to, have also increased dramatically in recent times at the expense of non-U.S. shippers. Non-U.S. shippers are Canadians.

Again, discussions need to occur with the United States to address all the concerns mentioned by myself and Mr. Easton, which we would submit lead to fair business conditions for not only Windsorites but for all Canadians. On behalf of the city, thank you for allowing me comments in this process, and I will be pleased to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you, Mr. Marchand.

Mr. Cree, do you wish to add anything to the two previous submissions?

Mr. Cree: No, Mr. Chairman. I would be happy to participate in the question period.

The Chairman: As is usual practice in these hearings, I wonder if Mr. Guimond and Mr. Harris would yield to our sitting member from Windsor, where our visitors are from.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): It would be a pleasure.

Ms Cohen (Windsor—St. Clair): Thank you, Mr. Chairman.

I just wanted to pursue the one point, Mr. Easton, that you didn't stress very much, and that is the structural problems in the seaway. Do I take from this that it's your view or the harbour commission's view that it's probably not practical to attract ocean-going vessels any more? Have we conceded that now and lost them to southern climes?

Mr. Easton: No. I didn't want to say that exactly. I just recognize that to build I believe it's sixteen locks between the American and Canadian sides to Panama-size specifications would be expensive. We're talking about billions of dollars, undoubtedly, and it's not realistic, at least certainly in the present situation, to contemplate many billions of dollars being spent. I suspect our friends on the west coast and the east coast might say what are you doing, let's apply it to the national debt.

[Traduction]

Nous croyons aussi qu'il faut contrôler plus strictement les coûts et les effectifs, particulièrement en ce qui concerne le pilotage obligatoire, dans certains cas, et les autres postes et équipements qui ne sont peut-être plus utiles, compte tenu des progrès qui ont été réalisés en matière de navigation. En outre, il faut étudier le rôle et le coût de la Garde côtière canadienne et l'incidence de l'intensification du recouvrement des coûts des services de garde côtière.

Enfin, le maire, M. Hurst, et le Conseil municipal soulignent les inégalités et les avantages injustes inhérents à la Jones Act, qui, comme vous le savez, oblige les navires transportant du frêt entre deux ports américains à s'enregistrer aux États-Unis. À notre avis, cette loi va à l'encontre de l'esprit des accords de libre-échange qui ont été signés récemment et nous exhortons le gouvernement à reprendre les pourparlers avec les États-Unis en vue de corriger cette situation. En outre, les taxes, dont la taxe d'entretien portuaire, imposées par les États-Unis et dont M. Easton vient de parler ont augmenté récemment de façon spectaculaire, et ce, au détriment des expéditeurs non américains, c'est à dire, des expéditeurs canadiens.

Encore une fois, il faut que le gouvernement entame des discussions avec les États-Unis pour régler les problèmes que M. Easton et moi-même avons soulevés et pour ainsi créer des conditions commerciales loyales non seulement pour les habitants de Windsor, mais pour tous les Canadiens. Au nom de la ville de Windsor, je vous remercie de m'avoir écouté et je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Marchand.

Monsieur Cree, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Cree: Non, monsieur le président, je serai cependant ravi de participer à la période de questions.

Le président: Comme on a l'habitude de le faire pendant nos séances, M. Guimond et M. Harris voudraient peut-être laisser la parole à la députée de Windsor, puisque c'est de là que sont nos témoins.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Je serai ravi de lui céder la parole.

Mme Cohen (Windsor—Sainte-Clair): Merci, monsieur le président.

J'aimerais aborder un point sur lequel vous n'avez pas insisté, M. Easton, à savoir, les problèmes structurels de la voie maritime. Puis-je en conclure que vous ou la commission du port n'estimez pas qu'il soit pratique de tenter d'attirer les navires océaniques dans la voie maritime? Cette idée a-t-elle été abandonnée? Avons-nous perdu ces paquebots aux régions du Sud?

M. Easton: Ce n'est pas exactement ce que je voulais dire. Seulement, il faudrait construire entre les parties canadiennes et américaines 16 écluses, je crois, de la taille de celles du canal de Panama, et ce serait très coûteux. Cela coûterait des milliards de dollars, certainement, et ce n'est pas réaliste, du moins, pas dans la conjoncture actuelle. Je crois que nos amis des côtes est et ouest vous diraient d'utiliser plutôt cet argent pour combler le déficit.

[Text]

I'm no expert. I have listened to my friend from Duluth talk about widening the seaway.

The Chairman: Jim Oberstar?

Mr. Easton: No, I'm thinking of Dave Helberg.

The Chairman: Oh, Davis.

Mr. Easton: Davis, the new president of the AAPA. Actually, he's not new. He's been there for a little while. He's suggesting widening is the way to go.

I'm a lawyer. It beats me whether we should be widening or deepening. Anything we can do to increase that ocean tonnage on a cost-effective basis I'd be in favour of. I think in the long term, yes, we probably do have to deal with the structural matter, but maybe it's a question of putting so many millions per year into it and looking at thirty, forty or fifty years.

Ms Cohen: The size of these vessels is such that we'd have to do extensive overhauling in order to accommodate them?

Mr. Easton: I think you'd need new locks. I'm not familiar with all sixteen of the locks, but certainly I'm sure at the Welland you'd need new locks.

Ms Cohen: We hear a lot—or read a lot, anyway—about the thought that cruise ships might become more common on the Great Lakes. Would this be something, first of all, that you would regulate? Would the Harbour Commission be involved with it in Windsor? Second, is there any thought to trying to attract that kind of business, or is that kind of business even viable?

Mr. Easton: In fact many years ago cruise shipping was actually a fairly substantial shipping industry on the Great Lakes. The Windsor Harbour Commission has participated with the Mariport consulting group. We're one of about ten or twenty groups that have kicked in a certain amount of money for the last two or three years in efforts to bring cruise shipping into the Great Lakes.

There have been some tentative starts to that. In fact we've had a couple of announcements that cruise ships are coming, and of course we think there are many of attractions along the way. In Windsor, along with many other aspects, we think the casino will undoubtedly help to bring some people.

Two services have been announced that will take effect in 1994 with two or three stoppages in Windsor between them. We'd like to see this movement build and we're certainly doing what we can to continue to attract cruise shipping.

Ms Cohen: Are there things the government can do to assist that, or is there any need for us to?

Mr. Easton: It comes back to the free trade issue, I think. As I understand it, we have this foolish situation where these guys have to go back and forth across the border.

Ms Cohen: Yes.

Mr. Easton: They can't go from Cleveland to Toledo. They have to go from Cleveland to Windsor to Toledo, or some such stupid thing. It's very frustrating.

[Translation]

Je ne suis pas un spécialiste. Cependant, j'ai écouté mon ami de Duluth qui a parlé d'élargir la voie maritime.

Le président: Jim Oberstar?

M. Easton: Non, Dave Helberg.

Le président: Oh, Davis.

M. Easton: Oui, Davis, le nouveau président de l'association américaine des administrations portuaires. En fait, il occupe ce poste depuis déjà un bon moment. Il a déjà proposé d'élargir la voie maritime.

Moi, je suis avocat. J'ignore si on devrait élargir ou approfondir la voie maritime. Cependant, je suis en faveur de toute mesure qui permettrait d'augmenter, de façon rentable, le tonnage transocéanique. À long terme, il nous faudra probablement nous pencher sur les problèmes structurels, et peut-être que pour ce faire, s'agirait de consacrer à cette question tant de millions de dollars chaque année pendant 30, 40 ou 50 ans.

Mme Cohen: Ces navires sont d'une taille telle qu'il faudrait entreprendre des travaux importants pour qu'ils puissent passer par la voie maritime?

M. Easton: Je crois qu'il faudrait de nouvelles écluses. Je ne connais pas chacune des 16 écluses du réseau, mais il faudrait certainement prévoir de nouvelles écluses au canal Welland.

Mme Cohen: Nous entendons beaucoup parler—ou, du moins, nous lisons beaucoup d'articles à ce sujet—de la possibilité d'accueillir des navires de croisière sur les Grands Lacs. Premièrement, devriez-vous réglementer cette activité? Est-ce que la Commission du port de Windsor s'occuperait de cette activité? Deuxièmement, envisage-t-on de tenter d'attirer ce genre de navires? Ce service pourrait-il être viable?

M. Easton: En fait, il y a longtemps ce secteur d'activité, était assez important sur les Grands Lacs. La Commission du port de Windsor a fait partie du groupe consultatif Mariport. Nous et une dizaine ou une vingtaine d'autres groupes avons versé une somme d'argent, au cours des deux ou trois dernières années, en vue d'attirer les paquebots de croisière sur les Grands Lacs.

On a donc déjà fait quelques tentatives à cet égard. D'ailleurs, on nous a déjà annoncé que des navires de croisière viendront sur les Grands Lacs et, bien sûr, nous sommes d'avis que les rives présentent de nombreux attraits pour les passagers. À Windsor, notamment, nous espérons que le casino attirera beaucoup de gens.

On a annoncé que deux paquebots navigueraient sur les Grands Lacs cette année et qu'ils feraient deux ou trois escales à Windsor. Nous espérons qu'on a ainsi amorcé un mouvement qui ne fera que s'amplifier.

Mme Cohen: Le gouvernement peut-il prendre des mesures pour vous aider?

M. Easton: Cela nous ramène à la question du libre-échange. Je crois savoir qu'une règle plutôt stupide force les paquebots de croisière à traverser nos frontières.

Mme Cohen: Oui.

M. Easton: Ces navires ne peuvent aller de Cleveland à Toledo. Ils doivent aller de Cleveland à Toledo en passant par Windsor, ce qui semble plutôt stupide et ce qui nous cause de grandes frustrations.

[Texte]

The situation we have all the time in Windsor is, for instance, we want to do tours of the Windsor port. We've had wonderful interest from people at the Freedom Festival. We'd like just to put them on a boat, take them down through the port and let them see it. One of our problems in Windsor, as you know, is the port is pretty much hidden from view, so we're very interested in it from a public relations point of view.

There are twenty boats on the American side, which we can easily rent, that can accommodate people and can do the tour. But we can't rent any of those boats. We have to find a Canadian boat. Well, there isn't an adequate Canadian boat. Maybe we can get the Bob Lo boat this year, the old *Papoose*, but in past years that's been impossible. Yes, I think we can.

[Traduction]

Ainsi, nous aimerions organiser des visites du port de Windsor. Les organisateurs du Freedom Festival se sont dits intéressés. Nous aimerions beaucoup amener les gens au Freedom Festival, dans le port, par bateau. Cependant, comme vous le savez, un de nos problèmes à Windsor, c'est que le port est caché; voilà pourquoi des visites par bateau nous semblent intéressantes du point de vue des relations publiques.

Il y a 20 bateaux américains que nous pourrions facilement louer pour ces visites. Or, nous ne pouvons pas louer ces navires. Nous devons trouver un bateau canadien. Eh bien, il n'y a pas de bateau canadien qui fasse l'affaire. Peut-être que cette année, nous pourrions louer le Bob Lo, ou le vieux *Papoose*, ce qui a été impossible dans le passé. Peut-être que ce serait possible cette année.

• 1850

Ms Cohen: If it's safe.

Mr. Easton: If it's safe. It's been very frustrating. It's less than from here to Hull away and yet I can't rent it. You sit there and ask what's going on and why we are dealing with this.

Ms Cohen: People who don't live in Windsor and aren't familiar with Windsor maybe don't appreciate that Detroit is right there. It's closer than Hull. To go on a boat, any kind of a boat ride, that is generated out of Detroit or Windsor means you have to bounce across the border.

To go to Bob Lo Island on a Bob Lo boat from Detroit means that the boat used to have to come to the foot of Ouellette Avenue, we'd all get on and go back over to Detroit, and then go to Bob Lo Island, which is in Canada. It always seemed ridiculous.

Mr. Easton: It is ridiculous.

Ms Cohen: Nobody really ever thinks about what the reason for it is, just that you know you have to do that if you're going to engage in any kind of commercial or recreational boating.

Is this the Jones Act that governs that as well, or is this a similar statute?

Mr. Easton: I don't really understand the coasting regulations and the way they work. I understand that's the Canadian coasting regulations that imposed that, but the Americans have the same. The Jones Act and the coasting regulations are effectively doing the same thing.

Ms Cohen: Okay. I'm just curious, Mr. Marchand, to know about the tax revenue to the city from the port. How does the port generate tax revenue municipally?

Mr. Cree: Perhaps I could speak to that. In terms of tax revenue, we're looking at marine facilities specifically, the number is broken down specifically as to city tax revenues. The aggregate number is \$10 million. I believe that the local city number is \$2 million or \$3 million a year, in terms of city taxes, that marine facilities within the port pay to the city of Windsor. These are property taxes and business taxes.

Ms Cohen: These would be properties that are storing aggregates, for instance, in the east end of town?

Mme Cohen: S'il n'y a pas de risque.

M. Easton: S'il n'y a pas de risque. C'est très frustrant. La distance est moindre que d'ici à Hull, mais je ne peux pas le louer. C'est à se demander ce qui se passe et pourquoi on endure cette situation.

Mme Cohen: Les gens qui ne vivent pas à Windsor et qui ne connaissent pas la ville ne se rendent pas compte que Détroit est tout proche, plus près que Hull d'ici. Pour prendre n'importe quel bateau de Détroit ou de Windsor, pour quelque raison que ce soit, il faut traverser la frontière.

Pour aller à l'île Bob Lo, sur un bateau de Bob Lo de Détroit, il fallait le prendre au bout de l'avenue Ouellette, aller à Détroit puis enfin à l'île Bob Lo, qui est une île canadienne. Ça nous a toujours paru ridicule.

M. Easton: C'est ridicule.

Mme Cohen: Personne ne remet jamais en question cette situation. Tout le monde connaît les règles de la navigation commerciale ou de plaisance.

Est-ce que c'est la *Jones Act* qui régit cela ou une autre loi semblable?

M. Easton: Je ne comprends pas vraiment les règlements de cabotage et leur fonctionnement. Je pense que le règlement canadien de cabotage a imposé cela, mais les Américains ont les mêmes règlements. La *Jones Act* et les règlements de cabotage donnent le même résultat.

Mme Cohen: Bien. Monsieur Marchand, j'aimerais savoir quelles sont les recettes de la ville en taxes imposées au port. Comment le port paie-t-il des taxes à la ville?

M. Cree: Je pourrais peut-être vous répondre. Pour ce qui est des recettes fiscales, dans les cas notamment des installations maritimes, il y a une certaine répartition des recettes fiscales municipales. Le total est de 10 millions de dollars. Je pense que 2 ou 3 millions de dollars sont payés annuellement par les installations maritimes du port à la ville de Windsor en taxes municipales; il s'agit de taxes foncières et de taxes d'affaires.

Mme Cohen: Il s'agit par exemple des installations où sont entreposés les agrégats, dans l'est de la ville?

[Text]

Mr. Cree: That's correct, yes.

Mr. Marchand: I just want to speak to this. You asked a few minutes ago if there is anything the government can do. We were talking about not ferry services but cruise services. I wanted to expand on this just for a second, and I'm going to use this forum to do it. I'm not comfortable and I'm not positive that this is the right forum, but I just want to put it on the record.

We're currently working with the harbour commission to set up a passenger-pedestrian ferry service between Detroit and Windsor and the one thing the government can do is to ensure that the new port of entry is located in downtown Windsor. I know we've been working with your office, Mr. Gray's office as well as Ms Whelan's office. I just want to put it on the record that's one thing we'd like to see done.

The Chairman: One more question, Shaughnessy, please, if you have one more.

Ms Cohen: I want to inquire about commercial and recreational boating, but that's great. Thank's a lot, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Il y a environ trois semaines, nous avons rencontré des dirigeants du port de Québec dont notamment M. Ross Gaudreault, le directeur général. Ils se plaignaient de trois problèmes qui les empêchent de retrouver le chemin de la rentabilité; ce sont les taxes municipales, les coûts de la police et enfin les coûts pour faire vivre un siège social à Ports Canada.

J'aurais aimé lire quelque chose dans votre mémoire à ce sujet, à moins que vous ne considériez que vous ne payez pas assez de taxes municipales ou que vous n'êtes pas assez affectés par les divers coûts de Ports Canada. J'aurais aimé vous entendre là-dessus. Aussi, j'aurais aimé connaître vos chiffres au niveau de la rentabilité. Générez-vous des profits à l'heure actuelle.

• 1855

Mr. Easton: I may need some further help in understanding the questions, but I can address the Ports Canada question first, sir.

We are one of nine harbour commissions in the country. We are not a member of the Ports Canada group, and quite frankly we're glad that we're not. We do not contribute to Ports Canada in any way. We have local management. I'm one of three commissioners, two of whom are appointed by the federal government and one by the city. All three of us are of course Windsorites. We have effective local management, but we feel the federal government having the power of appointment does make sure that Ottawa has a very significant role in ensuring that we're following proper transport policies. We do nonetheless have local management.

We understand that a number of Ports Canada ports would very much like to become harbour commissions. We certainly think it's a very favourable way of running this kind of institution. I would recommend some variation on it for airports if we're going to get into the privatization of airports, which has certainly been on the table for some time. I think it's a very effective way and we've had a very good group in Windsor. As you can see, we've had a very good relationship with the

[Translation]

M. Cree: C'est exact, oui.

M. Marchand: J'aimerais intervenir. Il y a quelques minutes, vous avez demandé ce que pouvait faire le gouvernement. Nous ne parlions pas de services de traversier mais de croisière. J'aimerais vous donner de plus amples explications. Je suis un peu mal à l'aise, ce n'est peut-être pas le bon endroit pour m'exprimer à ce sujet, mais je tiens à dire ces choses officiellement.

Nous collaborons actuellement avec la commission du port pour mettre sur pied un service de traversier pour voyageurs entre Détroit et Windsor. Le gouvernement pourrait s'assurer que le nouveau point d'entrée est situé au centre-ville de Windsor. Nous avons travaillé avec votre bureau, celui de M. Gray, et celui de M^{me} Whelan. Je tenais à dire que c'est ce que nous souhaitons.

Le président: Une dernière question, Shaughnessy, si vous en avez encore une.

Mme Cohen: Je voulais poser des questions sur la navigation commerciale et de plaisance, mais ça ira. Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Monsieur Guimond

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

About three weeks ago, we met the managers of Quebec Harbour, and among them Mr. Ross Gaudreault, the general director. They were complaining about three problems that kept them from being profitable: municipal taxes, policing costs and finally, operating costs of the Ports Canada headquarters.

I would have liked to see something about this in your brief, unless you consider that you do not pay enough municipal taxes or that you are not affected by the costs associated with Ports Canada. I would have liked to hear from you on this. I would also like to see your figures to know more about your profitability; do you generate profits presently?

M. Easton: Je n'ai pas bien compris vos questions mais je peux répondre à celle se rapportant à Ports Canada.

Nous sommes l'une des neuf commissions portuaires du pays. Nous ne sommes pas membres du groupe Ports Canada et pour tout vous dire, nous en sommes ravis. Nous ne contribuons aucunement à Ports Canada. Nous avons une gestion locale. Je suis l'un des trois commissaires, les deux autres étant nommés l'un par le gouvernement fédéral et l'autre, par la ville. Nous sommes bien sûr tous les trois de Windsor. Nous avons une gestion locale efficace mais nous estimons que le pouvoir du fédéral de faire des nominations fait en sorte qu'Ottawa assume le rôle important de veiller à ce que nous observions les politiques de transport. Mais notre gestion est locale.

Nous croyons savoir qu'un bon nombre de ports de Ports Canada aimeraient devenir des commissions portuaires. Nous pensons que c'est une excellente façon de gérer ce genre d'institution. On pourrait y apporter quelques modifications et appliquer cette solution aux aéroports, si on les privatise comme il en est question depuis quelques temps. C'est une solution très efficace et nous avons un très bon groupe à Windsor. Comme vous le voyez, nous avons également d'excellentes relations avec

[Texte]

municipality as well, so we feel it's been a very effective mechanism for ensuring that the concerns of both the municipality and the federal government are met.

We are not contributing to Ports Canada, nor do we have any cost of any management from Ottawa or Toronto or somewhere else telling us what to do. Quite frankly, I'm not sure we want to have anything to do with that.

We follow the transport policies that apply to all harbours and ports within the country. I do want to say that we've had a very good relationship with the people we deal with at Transport Canada. We have found them to be very helpful, but they're not managers per se. We turn to them when we want to do something and want to know how to deal with it.

M. Guimond: Concernant les taxes municipales, est-ce que vous considérez que c'est un montant acceptable, que c'est un montant raisonnable et que vous pourriez payer même un peu plus?

Mr. Easton: Actually I have two comments on that. Property that is owned and operated by the harbour commission itself is not subject to municipal taxation. If on the other hand we lease property to a private company and they operate some business on it, they are subject to taxation. I think some of our port users have complained about municipal taxation, but I want to say that the city of Windsor is the only jurisdiction I know of where the debt has been cut in half over twelve years and taxation rates have been held below the rate of inflation for about eight years. We're very proud of our municipal record. While I don't think anyone likes paying any taxes of any sort, it's not been a significant issue for us in the city of Windsor.

I didn't answer your question with respect to the cost of policing because I wasn't entirely sure what it was you were after.

M. Guimond: Si vous n'êtes pas membre du réseau de Ports Canada, vous n'avez pas à assumer les coûts de police. Ces frais concernent les ports qui sont dans le réseau. Je crois que vous avez répondu à cette question. Quels sont vos résultats financiers pour 1993?

Mr. Easton: I'm being reminded by my general manager that revenues are running about \$1 million annually, and last year's profit was in the order of \$150,000. He's telling me it's \$100,000, but I thought it was higher than that. I'm sorry, but I don't have the figures with me. If you like, I can provide those to you.

M. Guimond: Une dernière question. Lorsque nous avons rencontré les autorités des ports de Milwaukee et de Duluth, à Thunder Bay, on nous a mentionné un des points que vous nous suggérez en page 8 de votre document. Vous dites:

I have long been puzzled by the need for both a U.S. and Canadian Seaway Authority.

Et vous terminez en disant

that you believe it should be reviewed.

[Traduction]

la municipalité et nous estimons que c'est un mécanisme efficace pour veiller à ce que les préoccupations de la municipalité et du fédéral soient prises en compte.

Nous ne contribuons pas à Ports Canada et n'avons donc pas à payer pour qu'Ottawa, Toronto ou ailleurs nous disent quoi faire. Bien franchement, nous ne voulons même pas l'envisager.

Nous observons les politiques de transport destinées à tous les ports et havres du pays. Je tiens à dire que nous avons d'excellentes relations avec nos contacts à Transports Canada. Ils nous ont rendu de bons services mais ils ne sont pas des gestionnaires. Nous nous adressons à eux lorsque nous voulons faire quelque chose et que nous voulons savoir comment procéder.

Mr. Guimond: Do you consider that the amount of municipal taxes that you pay is acceptable, that it is a reasonable amount and that you could perhaps even pay more?

M. Easton: J'ai deux commentaires à formuler à ce sujet. Les biens fonciers utilisés par la commission elle-même ne sont pas assujettis aux taxes municipales. En revanche, si nous louons un bien à une société qui y exploite un commerce, ce bien sera assujetti aux taxes. Je pense que certains des utilisateurs de notre port se sont plaints des taxes municipales. Mais je tiens à dire que la ville de Windsor est la seule que je connaisse où la dette a été réduite de moitié en 12 ans et où l'augmentation de taxes a été maintenue sous le taux d'inflation depuis environ huit ans. Nous sommes fiers du rendement de notre ville. Je ne pense pas que quiconque aime payer des taxes, quelle qu'elle soit, mais ce n'est pas un problème grave pour nous, à Windsor.

Je n'ai pas répondu à votre question au sujet des coûts de la police parce que je ne saisissais pas bien ce que vous vouliez savoir.

Mr. Guimond: You are not part of Ports Canada so you don't have to pay policing costs. You have answered my question. What were your financial results for 1993?

M. Easton: Mon directeur général me rappelle que les recettes sont de l'ordre de 1 millions de dollars par an et que l'an dernier, les bénéfices ont atteint 150 000\$ environ. D'après lui, c'est plutôt 100 000\$, mais je crois me souvenir d'un chiffre plus élevé. Je regrette, je n'ai pas les chiffres sous les yeux. Si vous le désirez, je pourrais vous les faire parvenir.

Mr. Guimond: One last question. When we met with harbour authorities from Milwaukee and Duluth, during the hearings in Thunder Bay, we spoke about one of the points you are suggesting on page 8 of your brief. You say:

Je me suis longtemps demandé pourquoi nous avons à la fois une administration canadienne et une administration américaine pour la voie maritime.

And you conclude on these words:

Je crois qu'il faudrait réexaminer cette situation.

• 1900

[Text]

Quand vous mentionnez tous les coûts de duplication à cause des deux autorités, je crois déceler que vous êtes en faveur d'une fusion pour avoir une seule autorité. Ne croyez-vous pas qu'avec une seule commission pour les deux pays, la tendance serait de revendiquer l'élimination complète des tarifs? Mais, apparemment, éliminer les tarifs, ça revient à dire que la viabilité devient quasi-inexistante.

Mr. Easton: I wouldn't be depressed if they did lead to getting rid of tolls on the seaway. We have the example of the International Joint Commission, and it seems to work.

I concede that there are some problems. Three of the locks are American and the other twelve or thirteen are Canadian. We have tolls, they don't.

I think that the Great Lakes should be viewed as one transportation entity. To try to draw an artificial line down the centre of the lakes and say that we'll take care of up to here and you take care of up to there is destined to create a bureaucratic baffle-gab that is not going to lead to cost effectiveness, and that's what we need. We need cost-effective marine transportation so that we can compete. We can compete, there's no question in my mind. This is just one place where it occurred to us some cost-effectiveness could be achieved.

I concede your point that there could be some particular difficulties that would be different from say what we have in Windsor with the International Joint Commission, which deals with pollution; nonetheless, we think that with some goodwill on both sides of the border it could be dealt with appropriately.

The Chairman: Thank you, Mr. Guimond.

Following up on Mr. Guimond's questioning, at the outset you talked about the dilemma the port of Windsor finds itself in with respect to the harbour tax that's charged across the river. On the other hand, you say that we should get rid of tolls. The harbour tax, as you know, Mr. Easton, was instituted at the time the Americans got rid of their toll system—or charged a toll and reimbursed the shipper—and decided to put the harbour tax in to compensate for the non-collectability of the toll.

We're having difficulty reconciling your two positions on that. Do you want to explain that further? We're not sure where you are on the issue.

Mr. Easton: Your comment is quite valid, sir. My understanding, though, is that was fine in 1986 when it was initially instituted, but President Bush around 1989 or 1990 I understand tripled the tax and it changed the nature of the tax. It was no longer one that was picking up the cost of the tolls and the coast guard costs, which was what it was intended to do. It turned it into raising general revenue. I believe it was late 1989 or 1990 when that happened, and all of a sudden after 75 years or 85 years of doing ferries, real ferries, everybody wanted to build a double-stack rail tunnel. That's the point.

[Translation]

When you mention all the duplication costs that having two authorities entails, if I understand you well, you seem to be in favour of a consolidation under one authority. Do you not think that with only one authority for both countries, there would be a trend towards total removal of tolls? But we were told that if we get rid of tolls, there is no more chance for the system to be viable.

M. Easton: Cela ne m'empêcherait pas de dormir si cette fusion aboutissait à l'élimination des péages de la voie maritime. Il y a déjà l'exemple de la Commission mixte internationale, qui donne apparemment de bons résultats.

J'admets qu'il y a des problèmes. Trois écluses sont du côté américain et les douze ou treize autres sont du côté canadien. Nous imposons des tarifs, mais pas les Américains.

À mon avis, il faudrait considérer le réseau des Grands Lacs comme une seule entité de transport. Si l'on essaie de tracer une ligne artificielle qui passe par le centre des lacs en disant que nous au Canada nous allons nous occuper de telle partie et que eux, les Américains, s'occuperont du reste, nous risquons de créer un embrouillamini administratif qui nuira à la rentabilité du réseau, et nous avons besoin qu'il soit rentable. Nous avons besoin d'un réseau de transport par eau rentable pour être concurrentiels. Nous pouvons l'être, je n'en doute pas un seul instant. Une telle fusion serait à notre avis un moyen d'améliorer la rentabilité.

Je conviens avec vous qu'il pourrait exister certaines difficultés d'un ordre différent de ce qui se passe à Windsor, disons, pour la Commission mixte internationale, laquelle s'occupe de la pollution; néanmoins, nous estimons qu'avec un peu de bonne volonté de part et d'autre, on pourra trouver une solution acceptable.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Pour faire suite aux questions de M. Guimond, vous avez parlé au tout début du dilemme auquel est confronté le port de Windsor étant donné la taxe portuaire qui est imposée de l'autre côté de la rivière. Par ailleurs, vous dites qu'il faut supprimer les droits. La taxe portuaire, comme vous le savez, monsieur Easton, a été mise en vigueur à l'époque où les Américains ont supprimé leur système de tarif—en vertu duquel ils percevaient un tarif et remboursaient l'expéditeur—et ont décidé de percevoir la taxe portuaire pour remplacer ces droits qui n'étaient plus perçus.

Nous avons du mal à concilier vos deux positions à cet égard. Pouvez-vous nous fournir quelques explications supplémentaires? Nous ne sommes pas certains d'avoir bien compris votre position.

M. Easton: Votre remarque est tout à fait valable, monsieur. D'après mes renseignements, toutefois, tout allait bien en 1986 à l'époque où cette taxe a été instaurée, mais vers 1989 ou 1990, sauf erreur, le président Bush a triplé le taux de la taxe et en a modifié la nature. Il ne s'agissait plus d'une taxe visant à compenser la non-perception des droits et les dépenses de la garde côtière, conformément à l'objectif poursuivi lors de la mise en vigueur de cette taxe. C'est devenu une source de recettes générales. Si je ne m'abuse, cela s'est produit vers la fin de 1989 ou en 1990 et d'un seul coup, après 75 ou 85 ans de véritables services de traversier, tout le monde voulait construire un tunnel ferroviaire à deux niveaux. Voilà le problème.

[Texte]

[Traduction]

• 1905

It may be a very effective method, sir, of raising the cost, of obtaining the moneys that are required to run the seaway, to have some kind of *ad valorem* tax. I wouldn't necessarily deny that. In fact, it might be the best way to go, although I would like to see those costs be the costs that are associated with running the Great Lakes and not costs of dredging ports in areas—which I believe is happening in the United States. I think there are a lot of coastal costs that are thrown in that are affecting the Great Lakes when they initially came up with that harbour maintenance tax.

But to answer your question, I'm not opposed to that harbour maintenance tax in theory. It was when the level was tripled that it became a problem. So the initial idea in 1986 is, in my view, a reasonable way of perhaps going.

The Chairman: With the permission of the members, if we stayed on that point, the tolls versus harbour tax, how would that affect the city of Windsor, if we instituted a harbour tax instead of collection of tolls? What's Windsor's position on that?

Mr. Easton: I'd have to do an analysis, Mr. Chairman, of exactly how much of our cargo is subject to tolls. The things coming down from the Soo or Thunder Bay are going through one lock where they're not paying. . . Our salt, I believe, pretty much is going up the St. Lawrence, so we're getting hit with a lot of tolls. Salt's a very important. . . I'm not sure I could give you a precise answer as to whether we would be net winners or losers on it, but as an administrative system—

The Chairman: Thank you. I'd be very interested in Windsor's position vis-à-vis tolls versus the imposition of a harbour tax. The reason, Mr. Easton, I would be interested in that position is that I think it's part of our consideration. If I visualize the seaway correctly, Windsor would be the most affected of all the communities within our country by the change in the system. So I'd really like, if it's not too much of an imposition, to get a position of the Windsor Port Authority on that. Would that be too much to ask?

Mr. Easton: Could we get back to you?

The Chairman: Absolutely.

Mr. Easton: I don't have an answer off the top of my head.

The Chairman: Would you correspond with the clerk, please, and and I'll circulate it to the members of the committee. Thank you.

Mr. Cree: Mr. Chairman, perhaps I could add one thing that you might find of interest. For example, if you look at ports like New York and Baltimore, they're competing against each other and they're competing basically for offshore cargo. Therefore, the level of this tax keeps them on an even playing field and there are no other alternative modes of transportation.

C'est peut-être une méthode très efficace, monsieur, d'augmenter les droits, d'obtenir les fonds nécessaires à l'exploitation de la voie maritime; il suffit d'appliquer une sorte de taxe sur la valeur. Je n'en disconviens pas. En fait, c'est peut-être même la meilleure façon de procéder, même s'il est souhaitable que ces dépenses soient liées à la gestion du réseau des Grands Lacs et pas au dragage des ports dans la région—ce qui est le cas, sauf erreur, aux États-Unis. Lorsque ces derniers ont mis en vigueur cette taxe pour l'entretien des ports, ils ont tenu compte de toutes sortes de coûts qui se répercutent sur le réseau des Grands Lacs.

Pour répondre à votre question, toutefois, je ne m'oppose pas, en théorie à cette taxe portuaire. Elle a commencé à causer des problèmes lorsque son montant a triplé. L'idée, au départ, en 1986, semblait relativement valable.

Le président: Si les membres du comité n'y voient pas d'inconvénient, j'aimerais insister un peu sur ce point, à savoir le péage par opposition à la taxe portuaire. Quelle incidence cela aurait-il sur la ville de Windsor si nous mettions en vigueur une taxe portuaire au lieu de percevoir les droits de péage? Qu'en pense la ville de Windsor?

M. Easton: Je vais devoir effectuer une analyse, monsieur le président, pour déterminer quelle proportion de nos cargaisons est assujettie au péage. Les marchandises en provenance de Sault-Ste-Marie ou de Thunder Bay franchissent une écluse où aucun péage. . . Notre sel, sauf erreur, est expédié en grande partie par le Saint-Laurent, de sorte que nous devons payer des droits à divers endroits. Le sel est une denrée très importante. . . Je ne suis pas sûr de pouvoir vous donner une réponse précise quant à savoir si nous y gagnerions ou non, mais en tant que système administratif. . .

Le président: Merci. J'aimerais beaucoup connaître la position de Windsor sur la question des péages par opposition à la perception d'une taxe portuaire. Si cela m'intéresse, monsieur Easton, c'est que cela fait partie de notre examen, selon moi. Si je conçois bien la voie maritime, Windsor sera la ville la plus touchée, dans notre pays, par les modifications apportées au réseau. C'est pourquoi, si ce n'est pas trop vous demander, j'aimerais vraiment connaître la position de l'administration du port de Windsor à ce sujet. Est-ce trop demander?

M. Easton: Pourrions nous communiquer à une date ultérieure avec vous?

Le président: Tout à fait.

M. Easton: Je ne peux pas vous répondre au pied levé.

Le président: Pourriez-vous communiquer avec la greffière, je vous prie, et votre lettre sera distribuée aux membres du comité. Je vous remercie.

M. Cree: Monsieur le président, j'aimerais ajouter quelque chose qui pourra vous intéresser. Par exemple, si l'on considère des ports comme ceux de New York et de Baltimore, ils se font mutuellement concurrence et rivalisent pour toutes les marchandises à l'exportation. En conséquence, le niveau de cette taxe les met sur un pied d'égalité et il n'existe pas d'autres modes de transport.

[Text]

The Chairman: Halifax.

Mr. Cree: Well, there are other, but it's going to travel by water. Our concern is that we don't have a level playing field vis-à-vis other modes of transportation. Our traffic can travel by other modes and because of the unique lake situation there is an important difference.

The Chairman: When it's applying to marine transportation, there has to be some revenue. We have to have some idea what we're going to suggest. We certainly wouldn't want to suggest something that would harm the port of Windsor.

Mr. Easton: We appreciate that consideration, Mr. Chairman.

The Chairman: Mr. Harris.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): I wanted to familiarize myself a little bit with the the U.S. ports that you serve out of Windsor. Could you briefly sort of list them.

Mr. Easton: Well, a lot is right across the river—

Mr. Harris: Detroit?

Mr. Easton: —and we just had the experience with a shipper, with respect to steel, that was going to go by barge across the water. But ultimately, because of this harbour maintenance tax, it's going over the bridge on a truck.

• 1910

Detroit's very big. Salt goes over there. We get aggregates from Marblehead, Ohio. We ship salt to some of the northern Ohio ports such as Cleveland and Toledo. Most of our salt, though, does go to Canada. Most of our traffic is Canadian domestic traffic aside from the Detroit traffic.

Mr. Harris: What percentage of your traffic would be Canadian, as opposed though U.S. ports?

Mr. Easton: It's over 80%.

Mr. Harris: Let's get back to the harbour maintenance tax. It's based on the value of the shipment. Is that what you said?

Mr. Cree: It's the value of the cargo.

Mr. Easton: Yes, that's right.

Mr. Harris: You were talking about shipping, for example, a barge of salt across the harbour to Detroit by barge as opposed to by truck, or whatever. You said the harbour maintenance tax is a burden on this shipment. What would be the value of a barge of salt and what would be the harbour maintenance fee on that particular barge?

Mr. Easton: I think, in essence, I would put that question in a slightly different form. We'll give you some of the rates they're charging.

Mr. Harris: I want to be able to draw an example of what this extra tax burden is.

[Translation]

Le président: Le port de Halifax.

M. Cree: Oui, il y en a d'autres, mais le transport va se faire par eau. Ce qui nous inquiète, c'est que nous ne sommes pas sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport. Nos marchandises peuvent être acheminées par d'autres moyens et compte tenu de la situation tout à fait particulière des lacs, cela fait une énorme différence.

Le président: Lorsqu'on parle de transport maritime, il faut réaliser des recettes. Nous devons avoir une idée en vue de faire nos recommandations. Loin de nous l'idée de proposer une mesure susceptible de nuire au port de Windsor.

M. Easton: Merci de votre considération, monsieur le président.

Le président: M. Harris.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Je voudrais en savoir un peu plus sur les ports américains que vous desservez à partir de Windsor. Pourriez-vous nous en faire brièvement la liste?

M. Easton: Eh bien, bon nombre d'entre eux se trouvent juste de l'autre côté du fleuve. . .

M. Harris: À Détroit?

M. Easton: . . . et il y a peu de temps, un expéditeur d'acier voulait transporter son produit par péniche en traversant le fleuve. Toutefois, en raison de cette taxe sur l'entretien des ports, il a décidé de l'acheminer par camion en empruntant le pont.

Détroit est une très grande ville, où le sel est expédié. Nous recevons des agrégats de Marblehead, en Ohio. Nous expédions du sel dans certains ports du nord de l'Ohio comme Cleveland et Toledo. La plupart de nos expéditions de sel, toutefois, passent par le Canada. L'essentiel de notre trafic de marchandises passe par le Canada, mis à part celui de Détroit.

M. Harris: Quel pourcentage de votre trafic emprunte des ports canadiens, plutôt qu'américains?

M. Easton: Plus de 80 p. 100.

M. Harris: Revenons—en à la taxe sur l'entretien des ports. Elle est proportionnelle à la valeur de l'envoi. Est-ce bien ce que vous avez dit?

M. Cree: Il s'agit de la valeur des marchandises.

M. Easton: Oui, c'est exact.

M. Harris: Vous avez parlé, par exemple, de l'expédition de sel par péniche jusqu'à Détroit, plutôt que par camion, ou un autre moyen. Vous avez dit que la taxe pour l'entretien des ports représente un fardeau pour ce genre d'expédition. Quelle serait la valeur d'une péniche de sel et à combien s'élèverait la taxe pour l'entretien des ports perçue à l'égard de cette péniche?

M. Easton: Il conviendrait de formuler cette question un peu différemment. Je vais vous fournir certains tarifs qui sont imposés.

M. Harris: Je veux pouvoir me faire une idée de ce que représente ce fardeau fiscal supplémentaire.

[Texte]

Mr. Cree: I think I can give you a little indication of what it does in Windsor. Because it's an *ad valorem* tax, as Mr. Easton mentioned, we ship approximately 300,000 or 400,000 tonnes of salt per year by barge to Detroit. That movement has not been affected because it's a very low-value product. Therefore it's non-competitive to move it by either truck and rail.

However, last year, we felt that we had a movement of steel to a new galvanizing plant in Windsor of approximately 200,000 to 300,000 tonnes per year. That's a very high-value product. That product went to truck specifically—the operators tell us—because of the harbour maintenance tax. We now have additional trucks on the highway and traffic on the Ambassador Bridge because of that harbour maintenance tax. Those are the sorts of inequities that develop, but we'll give you those specific figures.

Mr. Harris: I would be looking for the specific dollar advantage to ship via truck as opposed to via water because of the harbour maintenance tax.

Everyone has talked about the fact that the St. Lawrence Seaway system has a mandate to be self-sufficient. Most everyone who's appeared before our committee has said that if they didn't have to make money we wouldn't have a lot of these problems. In other words, if they were allowed to operate at a deficit, everyone would be better off. The bottom line to that is see who picks up the deficit. That would, of course, be the taxpayers of Canada. That's a frightening thought considering the financial position of the country. We just can't afford any more. I hope you weren't suggesting something like that.

Mr. Easton: There may be any number of ways. My understanding on the transportation industry, with respect to automotive, is that I've never understood why the trucking industry paid for the cost of the roads. If I remember my Canadian history properly, did the railroads pay for all the land they got? Indeed, they received incredible grants to build the railroad system out west.

Transportation in Canada has been one of the key elements for government subsidies to keep this country together. I'm inclined to your way of thinking, sir, but I view the need to have a level playing field between the different modes.

If you're going to establish a rail system essentially gratis, or provided by the government, and then turn around and say that you guys are going to be self-sufficient and we're going to recover all your costs, then I have some concerns.

My understanding is that there's not a level playing field between the different modes of surface transportation. Again, I'll bail out and say I'm a lawyer and not a traffic engineer, but that's been my very clear understanding for some time. In that context, I am prepared to say that yes, this is something that should be picked up by the general taxpayer.

[Traduction]

M. Cree: Je peux vous donner une idée des répercussions que cela a à Windsor. Étant donné qu'il s'agit d'une taxe sur la valeur, comme l'a signalé M. Easton, nous expédions environ 300 000 ou 400 000 tonnes de sel par an par péniche jusqu'à Détroit. Ce trafic n'a pas été touché car c'est un produit dont la valeur est très faible. Il n'est donc pas concurrentiel de l'acheminer par camion ou chemin de fer.

Toutefois, l'an dernier, nous avons constaté qu'il fallait expédier tous les ans environ 200 000 à 300 000 tonnes d'acier vers une nouvelle usine de galvanisation située à Windsor. Il s'agit d'un produit à très forte valeur. Ce produit a été acheminé par camion à cause précisément—aux dires des responsables—de la taxe pour l'entretien des ports. À cause de cette taxe, le nombre de camions qui empruntent la route et le trafic sur le pont Ambassador ont beaucoup augmenté. Il existe certaines injustices, mais nous vous fournirons ces chiffres précis.

M. Harris: J'aimerais savoir quel avantage cela représente, en termes financiers, d'expédier vos marchandises par camions plutôt que par eau à cause de cette taxe pour l'entretien des ports.

Tout le monde a parlé du fait que le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent doit, de par son mandat, être autosuffisant. Presque tous les témoins qui ont comparu devant le comité ont dit que si le réseau n'était pas tenu d'être bénéficiaire, bon nombre de ces problèmes n'existeraient même pas. Autrement dit, si on permettait à la voie maritime de fonctionner à perte, les choses iraient mieux pour tout le monde. L'important, c'est de déterminer qui va éponger ce déficit. Il s'agirait évidemment des contribuables canadiens. C'est une pensée effrayante compte tenu de la situation financière du pays. Nous ne pouvons pas nous permettre d'accroître le déficit. J'espère que vos propositions n'iront pas dans ce sens.

M. Easton: Il existe divers moyens. D'après ma connaissance de l'industrie des transports, surtout routiers, je n'ai jamais compris pourquoi l'industrie du camionnage payait les dépenses liées aux routes. Si je me rappelle bien mon histoire du Canada, les chemins de fer ont-ils payé toutes les terres qu'ils ont obtenues? En fait, ils ont reçu des subventions énormes pour construire la voie ferrée vers l'Ouest.

Les transports au Canada constituent l'un des principaux bénéficiaires des subventions gouvernementales en vue de préserver l'unité du pays. Je suis enclin à penser comme vous, monsieur, mais je considère que les règles du jeu doivent être les mêmes pour tous les modes de transport.

Si l'on met sur pied un réseau ferroviaire qui ne coûte pratiquement rien, ou dont les frais sont assumés par le gouvernement, et que l'on demande ensuite aux chemins de fer d'être autonomes car le gouvernement veut recouvrer toutes ses dépenses, il y a lieu de s'inquiéter.

• 1915

J'ai l'impression que les règles du jeu ne sont pas les mêmes pour les différents modes de transport de surface. Une fois encore, je m'en sortirai en vous disant que je suis avocat et pas ingénieur de la circulation, mais c'est ainsi que je vois les choses depuis pas mal de temps déjà. Cela étant posé, je vous réponds par l'affirmative, autrement dit qu'il s'agit d'une chose que le contribuable devrait payer.

[Text]

Mr. Harris: I guess there is some argument that the trucking industry in fact is very close to paying its way. Like I say, that is an argument. The other argument is whether all the money from licences and fuel tax, etc., actually gets to maintain the roads as opposed to getting lost in general revenue somewhere. I think that's probably a bigger argument than whether they are paying their way.

Mr. Easton: At least as a driver I do contribute some money by my licences and my gasoline taxes and other taxes on the purchase of my car, presumably to the cost of the transportation system. I have a boat. I don't know about the gasoline tax, but I certainly don't have to pay any licence fee. We have a pleasure boat system set up and they're not contributing anything. That whole system is being subsidized by the commercial.

The Chairman: Thank you, Mr. Harris.

Mr. Hubbard, I introduced you today. I was at another meeting and I thought I was in the seaway committee, and I leaned over and said "Okay, Mr. Hubbard".

Mr. Hubbard: It was a long day yesterday.

We brought up this recreational business. I guess a few years ago the government did try to impose a . . . I'm not sure if we're hearing that this witness would recommend that, Mr. Chairman, but it's a very contentious issue, as near as I can make out.

You talk about coast guard costs. No one, Mr. Chairman, has yet brought up the issue that when you put a police force out to look after the security of a city or a province or a territory, it's not a cost recovery system. Yet we seem, as a group of people and parliamentarians, to be accepting the philosophy that the coast guard, which protects all these other factors in the Great Lakes and across the country, is suddenly going to be driven by cost recovery. I just wonder why we've had such a small amount of challenge. I know people have brought it up, but we haven't really had a lot of philosophy saying there's something wrong with that concept.

You contend on page 2 that only 10% of the ocean freighters can utilize the Great Lakes. That's a very disturbing point. Is that from fact? Is it based upon some conclusion you reached by an empirical study? Or is it just an observation? Can someone enlighten me on the 10%? This is a very big—

The Chairman: It's less than that. I think it's around 8%, to be more accurate.

Mr. Hubbard: With the building of new ships, then we'd really have a seaway that is so outdated that. . .

The Chairman: Give us a number. How much is 8%?

Mr. David Cuthbertson (Committee Researcher): I think it worked out to something like 124 ships of a certain type—bulk loaders, I think.

[Translation]

M. Harris: J'ai cru comprendre que d'aucuns prétendent que l'industrie du camionnage couvre presque les coûts qu'elle occasionne. Mais ce n'est là qu'une position. De notre côté, on peut se demander si toutes les recettes provenant de la vente des permis d'immatriculation et des taxes sur les combustibles, entre autres, sont effectivement destinées au réseau routier ou ne se perdent pas dans le flot des recettes générales. J'estime d'ailleurs que cette question est tout à fait justifiée.

M. Easton: Au moins, en tant que conducteur, je contribue à payer une partie des coûts du réseau de transport, par le truchement des frais du permis d'immatriculation, des taxes sur l'essence et des taxes que je paie quand j'achète une voiture. Je possède également un bateau. Je ne sais pas si je paie une taxe sur l'essence, mis ce que je sais, c'est que je ne paie pas de droits d'immatriculation. Nous avons donc une marine de plaisance, mais elle ne contribue pas aux coûts du transport maritime, qui sont entièrement assumés par les opérations commerciales.

Le président: Merci, monsieur Harris.

Monsieur Hubbard, je vous ai présenté aujourd'hui. Dans une autre réunion, je pense que c'était un comité sur la voie maritime, je me suis penché vers vous et je vous ai demandé si tout allait bien.

M. Hubbard: La journée d'hier a été longue.

Mais revenons sur la question de la marine de plaisance. Si je ne m'abuse, il y a quelques années de cela, le gouvernement a essayé d'imposer. . . Je ne suis pas sûr que c'est ce que le témoin nous recommande, monsieur le président, mais, autant que je puisse en juger, c'est là une question très controversée.

Tout à l'heure, vous parliez des coûts de la Garde côtière. Eh bien, monsieur le président, personne jusqu'ici n'a rappelé que lorsqu'on met sur pied un service de police, pour assurer la sécurité d'une ville ou d'une province ou encore d'un territoire, on ne pratique pas de recouvrement de coût. Et pourtant, il semble que les parlementaires que nous sommes soient prêts à accepter l'idée que l'on impose un système de recouvrement des coûts à la Garde côtière qui est pourtant chargée de protéger tout ce qui se passe dans les Grands Lacs et un peu partout au pays. Cela m'étonne que l'on ait si peu contesté une telle mesure. Les gens en ont parlé, mais on n'a jamais remis ce concept en question.

En page 2 de votre mémoire, vous prétendez que 10 p. 100 seulement des navires transocéaniques peuvent aller jusqu'aux Grands Lacs. C'est très troublant. Ce sont des données exactes? Êtes-vous parvenu à cette conclusion après avoir effectué une étude empirique, ou s'agit-il simplement d'une observation? Quelqu'un pourrait-il m'en dire un peu plus au sujet de ces 10 p. 100? C'est énorme. . .

Le président: C'est moins que cela. Je pense que la proportion oscille plutôt autour de 8 p. 100.

M. Hubbard: Donc, avec les navires qui sont actuellement en construction, la voie maritime sera tellement désuète que. . .

Le président: Combien de bateaux cela représente-t-il, 8 p. 100?

M. David Cuthbertson (attaché de recherche du Comité): Cela correspond à quelque chose comme 124 navires d'un certain type—des vraquiers, si je ne m'abuse.

[Texte]

Mr. Hubbard: It almost makes you believe that the seaway may soon become the Rideau Canal and we'll put skating parties on it. What would happen to the city of Windsor if the lock systems were closed and we simply thought of interlake traffic?

Mr. Easton: I wouldn't want to see you close the Rideau Canal and I certainly don't want to see you close the locks. But it was my point in saying that a lot of the focus on the seaway should be on the question of interlake trade. The Great Lakes basin is a huge, powerful economic area. Within I believe a day's drive of the city of Windsor you have half the population of North America. They're all around that Great Lakes basin. That's why my view is—you're quite right, sir—we have very real problems with the size of those locks in terms of dealing with the ocean-going ships.

[Traduction]

M. Hubbard: On peut être également porté à croire que, bientôt, la voie maritime sera peut-être comme le canal Rideau et que nous pourrions la transformer en vaste patinoire. Qu'arriverait-il à Windsor si l'on condamnait les écluses et que l'on se contentait des mouvements entre les lacs?

M. Easton: Je ne souhaite pas que vous condamnerez les écluses, pas plus que vous ne fermiez le canal Rideau. Et c'est exactement ce que je voulais dire lorsque j'ai insisté pour que la voie maritime serve beaucoup plus au commerce interlacs. Le bassin des Grands Lacs est une région économique immense et puissante. La moitié de la population du continent nord-américain se trouve, je crois, dans un rayon d'une journée de route de Windsor. Le gros de cette population est massé dans le bassin des Grands Lacs. Voilà pourquoi j'estime, et je vous donne tout à fait raison, que la taille des écluses fait problème parce qu'elle nous empêche d'accueillir les navires transocéaniques.

• 1920

If I had my druthers I'd love to see a building program ongoing so that we could be bringing those ships right in, all 100% of them, building to the right size. But suspecting that this government and governments for a time to come are not going to see the money to be able to do that, I'm saying let's concentrate on what we can do to make the interlake trade work and be more effective, because it is a very important mode of transportation within the lakes and the St. Lawrence for the delivery of goods, for certain kinds of goods. We're not cost-effective on every kind of good, but the bulk kinds of goods are better carried on marine.

The Chairman: We've heard some evidence that the interlake shipping accounts for something in excess of 200 million tonnes a year on interlake—I think those are the numbers—of which 32 passes through the seaway. It's a good shipping system. It needs improvement—we can all improve. The only problem we're having is with the 32 million tonnes. Would that be succinctly put?

Mr. Easton: Yes, it is. In our view, sitting in Windsor—because we're in the middle of it—that's where we'd really like to see the emphasis going.

The Chairman: Mr. Marchand, did you have something to add?

Mr. Marchand: There was some talk about levels of trade between Canada and the United States and I wanted to make a couple of points about how important the Windsor-Détroit area is. More trade between the United States and Canada crosses between Detroit and Windsor than all of the American trade with Mexico. The second point would be that the state of Michigan has more trade with Ontario than all the other 49 states combined. So it's an exceptional trading area. Again, it speaks to the issue of having a competitive seaway.

The Chairman: Are you talking in tonnage figures or in dollar figures?

S'il n'en tenait qu'à moi, j'aimerais que nous entreprenions un vaste programme de construction qui nous permettrait d'accueillir la totalité de ces navires. Mais comme je me doute que ce gouvernement, et les gouvernements qui suivront pendant longtemps encore, ne disposeront pas de l'argent nécessaire pour ce faire, alors je me dis qu'il vaut mieux se concentrer sur le trafic entre les lacs, afin qu'il soit plus rentable, parce que dans le cas de certaines marchandises, les lacs et le Saint-Laurent constituent des axes de transport très importants. Le transport maritime n'est pas rentable pour tous les genres de marchandises, mais il l'est très certainement dans le cas des marchandises en vrac.

Le président: Des témoins nous ont déclaré que la navigation entre les lacs permet d'acheminer plus de 200 millions de tonnes de marchandises par an, dont 32 millions de tonnes transitent par la voie maritime. C'est donc un réseau de transport excellent. Il faut l'améliorer, et tout peut être amélioré. Le seul problème que nous avons, ce sont ces 32 millions de tonnes acheminées par la voie maritime. Ai-je assez bien résumé la situation?

M. Easton: Oui. Selon nous, à Windsor—parce que nous sommes en plein milieu du dispositif—c'est sur cet aspect qu'il faudrait mettre l'accent.

Le président: Monsieur Marchand, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Marchand: Comme il a été question des niveaux d'échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis, je voulais rappeler à quel point la région de Windsor-Détroit est importante. Le niveau des échanges entre les États-Unis et le Canada, qui passent par Détroit et Windsor, est supérieur à la totalité des échanges entre les États-Unis et le Mexique. Deuxièmement, l'État du Michigan commerce beaucoup plus avec l'Ontario que les 49 autres États mis ensemble. Donc, nous avons affaire à une formidable région de commerce international. Voilà qui nous rappelle à quel point il est important d'avoir une voie maritime qui soit concurrentielle.

Le président: Parlez-vous de tonnage ou de dollars?

[Text]

Mr. Marchand: I'm talking dollars.

Mr. Cree: Mr. Chairman, if I might get back to your point and also to Mr. Hubbard's question, there is an interesting initiative going, which I'm sure you're aware of, relative to an incentive program for the new building of both laker vessels and ocean vessels. This issue of the fact that no laker vessels are being built and fewer and fewer ocean-size vessels can get into the system can be obviously answered in two ways: one, you expand the system; or two, you do something to make sure that new vessels are built.

The commissioners on the Windsor Harbour Commission have indicated that we are prepared to look at an incentive program of some type for new buildings. Those types of initiatives may be a partial answer to this question of the size of the seaway.

But you're absolutely correct. We had a speaker from Lauritzen Shipping in Windsor two or three years ago. He simply said, "Gentlemen, by the year 2000 you probably will be out of the ocean-shipping business because there won't be any ships that can get into the system".

There are two answers to the question. I think we're trying to do something from the initiative standpoint for new buildings, and it's certainly something you may want to consider in your deliberations.

Mr. Hubbard: Maybe you want to tell him what our American friends, Mr. Chairman—

The Chairman: You do that, Mr. Hubbard, please.

Mr. Hubbard: We were in Washington for the last two days. I think one of the things that a lot of us recognize is if the seaway is to continue into the future for another generation or more, some arrangement has to be made with the Americans. Of course you brought up the point about the industrial heartland of America. They have tremendous problems with their legislation on how to get things done. The army and defence, of course, is probably the best way to approach some of these problems. But if it could be defined by the Americans as a strategic waterway into the interior of America, with the defence departments behind us we might be able to open this thing up, you know, as it should be opened in terms of what we need for the 21st century.

So when you're in Detroit you should speak to your American friends and put some pressure on those eight states to see if we can't get some agreements to make this thing work on a bilateral basis.

Mr. Easton: We've actually started proselytizing our American friends in the last couple of years. I think Michigan is the key because it touches on five of the lakes and, as Mr. Marchand said, is such a large trader with Ontario.

[Translation]

M. Marchand: De dollars.

M. Cree: Monsieur le président, pour en revenir au point que vous aviez soulevé et également à la question de M. Hubbard, je suis sûr que vous êtes au courant de l'intéressant projet qui vient d'être lancé, celui d'un programme d'encouragement pour la construction de nouveaux vraquiers des grands lacs et des navires de haute mer. Il est en effet possible de régler de deux façons les problèmes dus au fait qu'on construit de moins en moins de navires des grands lacs et que de moins en moins de navires de haute mer peuvent emprunter la voie maritime: tout d'abord, on peut élargir la voie maritime ou alors, on peut stimuler la construction de navires.

Les membres de la Commission du port de Windsor ont déclaré qu'ils étaient prêts à envisager un programme d'encouragement à la construction de certains types de navires. Ce genre de projet peut constituer une solution partielle aux problèmes que pose la taille de la voie maritime.

Mais vous avez tout à fait raison. Il y a deux ou trois ans de cela, nous avons accueilli à Windsor un conférencier représentant la Morrison Shipping. Il nous a simplement déclaré: «Messieurs, d'ici l'an 2000, vous ne serez certainement plus dans le commerce transocéanique, parce que les navires de haute mer ne pourront pas emprunter la voie maritime».

Il y a deux façons de résoudre ce problème. D'un côté, nous essayons de lancer ce projet de construction de navires et c'est certainement un aspect dont vous pourrez tenir compte dans vos délibérations.

M. Hubbard: Peut-être que vous pourriez lui parler, monsieur le président, de ce que nos amis américains. . .

Le président: Faites-le donc vous-même, monsieur Hubbard, je vous en prie.

M. Hubbard: Ces deux derniers jours, nous étions à Washington. S'il est une chose sur laquelle beaucoup d'entre nous s'entendent, c'est que si nous voulons continuer d'exploiter la voie maritime pendant quelques générations, il nous faudra conclure certains arrangements avec les Américains. Vous avez bien sûr souligné le fait que cette région est le centre industriel de l'Amérique. Mais les Américains ont d'énormes problèmes à cause de leur législation qui régit la façon dont les choses doivent être faites. La meilleure façon d'aborder ce genre de problèmes consiste certainement à passer par l'armée, par la défense. En effet, la Voie maritime du Saint-Laurent pourrait être définie par les Américains comme un axe stratégique débouchant sur l'intérieur du pays et les ministères de la Défense des deux pays pourraient très bien nous appuyer pour soulever la question et le faire en fonction de ce que seront nos besoins au 21^e siècle.

Donc, quand vous vous retrouverez à Détroit, vous devriez vous entretenir avec nos amis américains et presser un peu les huit États intéressés afin de voir si nous ne pourrions pas conclure un accord bilatéral quelconque pour faire débloquer ce dossier.

• 1925

M. Easton: En fait, nous avons déjà commencé à convertir nos amis américains, au cours des deux ou trois dernières années. Mais j'estime que le Michigan est l'État pivot, parce qu'il est riverain des cinq lacs et que, comme le disais M. Marchand, c'est le plus important partenaire commercial de l'Ontario.

[Texte]

I appreciate that point and we'll follow it up.

Mr. Harris: I have no further questions. I think most of them have been answered. I'll certainly read your brief over a few times and get a better handle on what you presented today. I appreciate that. It was very well prepared.

The Chairman: Do you move any Ontario grain through Windsor?

Mr. Easton: We have one terminal that was formerly United Cooperative and is now owned by ADM, Archer-Daniels-Midland.

The Chairman: One of those small companies.

Mr. Easton: Yes. It also has a crushing plant for the. . .

The Chairman: Canola?

Mr. Easton: Yes, that's correct.

The Chairman: What's the capacity?

Mr. Easton: It handles approximately 300,000 tonnes per year.

The Chairman: What's the storage capacity?

Mr. Easton: I can't tell you that off the top of my head, but I can certainly provide it for you.

The Chairman: Could you get us that information?

The Ontario grain producers would have direct access to Windsor. If I recall, you grow a substantial amount of grain in southwestern Ontario.

Mr. Cree: That is designated as a public elevator.

The Chairman: What other agricultural products, if any, do you have in your area that could or presently rely on marine traffic?

Mr. Cree: Grain is the only product.

The Chairman: What about corn?

Mr. Cree: Yes, there are other products such as corn, soybeans and wheat.

The Chairman: Is there a substantial amount of corn?

Mr. Cree: It's mostly wheat and soybeans.

Mr. Easton: I remember listening to the father of the member from Essex-Windsor proclaim that Essex County had the finest agricultural lands in all of North America, outside of the San Fernando Valley. I believed everything he ever said with respect to that matter.

The Chairman: Mr. Cuthbertson just said that area has the best tomatoes in Canada.

I would just like to reflect for a minute on your remarks about stopping at the foot of Ouellette Avenue in order to carry on to Bob Lo, which indicates one of the main problems because of the Jones Act or corresponding legislation.

[Traduction]

Je vois tout à fait ce que vous voulez dire et nous allons nous en occuper.

M. Harris: Je n'ai pas d'autres questions. Ou plutôt, j'estime qu'on a répondu à la plupart des questions que j'aurais. Je me propose de relire votre mémoire afin de mieux appréhender tous les sujets que vous avez abordés aujourd'hui. Votre mémoire est excellent et il est fort bien rédigé.

Le président: Est-ce qu'il y a des céréales de l'Ontario qui transitent par Windsor?

M. Easton: Il y a un terminal qui est essentiellement connu sous le nom de *United Cooperative* et qui appartient à présent à Archer-Daniels-Midland, ou ADM.

Le président: C'est une de ces nombreuses petites entreprises.

M. Easton: Oui. Il y a également une installation de concassage pour le. . .

Le président: Le colsa?

M. Easton: C'est cela.

Le président: Quelle est sa capacité de traitement?

M. Easton: Environ 300 000 tonnes par an.

Le président: Et sa capacité d'entreposage?

M. Easton: Je ne puis vous répondre spontanément, mais je pourrais certainement vous communiquer cette donnée.

Le président: Vous pourriez nous avoir ce genre de renseignement?

Donc, les producteurs de céréales de l'Ontario auraient un accès direct à Windsor. Si je me souviens bien, on cultive beaucoup de céréales dans le sud-ouest de la province.

M. Cree: On dit que toute cette région est un grenier à blé.

Le président: Quels autres produits agricoles éventuels de votre région dépendent ou pourraient dépendre du trafic maritime?

M. Cree: Il n'y a que les céréales.

Le président: Et le maïs?

M. Cree: Bien sûr, il y a les autres produits, comme le maïs, le soja et le blé.

Le président: Acheminez-vous beaucoup de maïs?

M. Cree: Nous recevons principalement du blé et du soja.

M. Easton: Je me rappelle les propos du père du député d'Essex-Windsor qui soutenait que les meilleures terres agricoles de toute l'Amérique du Nord, à l'exception de la Vallée de San Fernando, se trouvent dans le comté d'Essex. Je le crois tout à fait.

Le président: M. Cuthbertson vient juste de dire que c'est dans ce coin qu'on trouve les meilleures tomates au Canada.

Je vais revenir un instant sur ce que vous avez dit à propos de l'arrêt obligatoire au seuil de l'avenue Ouellette, avant de continuer sur Bob Lo, ce qui est représentatif des difficultés majeures découlant de la *Jones Act* ou de la loi équivalente.

[Text]

If we were able to come into a joint administration of the Great Lakes-St. Lawrence system with the U.S., do you think, from the Windsor position, that all aspects of the Jones Act as it affects the Great Lakes, whether it is passenger or cargo, could be suspended? It wouldn't change any legislation in the United States.

Mr. Easton: I'm not sure if you're asking me whether it's accomplishable or not. I know when I go to the CPHA and AAPA port conventions and they discuss the Jones Act, a lot of people look at me and think I'm young, foolish and crazy enough to actually talk about it, because they've all banged their heads against it for so many years they've given up.

The Chairman: But given a joint administration. . .

Mr. Easton: I think if we portray it as a joint inland waterway, we're not talking about opening it up to Yugoslavian, Romanian or Brazilian boats to come in and ply both sides but merely, at least as between the Canadian and American boats, doing away with these restrictions, I don't think we're going to have an adverse reaction. The shipping interests may not all be happy, but certainly the people in the city of Detroit or in Michigan I think are going to see that very much to their benefit.

• 1930

As for particular shippers, I shouldn't speak for them. David might have a better answer.

The Chairman: The purpose of my question is that we have fairly good support for some of the things we're doing with the exception of the state of Michigan and we're having some difficulty, wondering why we don't have support for some seaway proposals coming from the congressmen and the senators from the state of Michigan.

You folks are so close that I'm wondering if you couldn't be our allies in some of these—you meet with your Detroit and Michigan counterparts on a very regular basis. We need Michigan—you know, we don't get them represented at any of the conferences. They choose to ignore the Canada-U.S. for whatever reason in a parliamentary group. We just don't seem to have. . . The last person we had was the congressman who represented Grosse Pointe. He retired several years ago. We seem to lack support from the state of Michigan with respect to seaway issues. Can you account for that? What's the reason?

Mr. Cree: I think one of the reasons may be, Mr. Chairman, there is essentially only one organized port authority within the state of Michigan. I like to think some of these things generate from the port authorities. If there is a strong port authority they normally can get their state on side. The Detroit port authority is a unique port authority in that it has no lands, it has a fairly narrow mandate, and for that reason it may not have the kind of input to the provincial government that, say,

[Translation]

Si nous pouvions en venir à une formule d'administration conjointe du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, avec les Américains, est-ce que vous pensez, à Windsor, que l'on pourrait suspendre toutes les dispositions de la *Jones Act* concernant les Grands Lacs, que ce soit en matière de transport de passagers ou de marchandises? Cela ne signifierait-il pas qu'il faudrait modifier d'autres lois aux États-Unis.

M. Easton: Êtes-vous en train de me demander si cela est réalisable ou pas? Une chose est sûre, quand j'assiste aux congrès portuaires de la CPHA et de l'AAPA, et que les gens parlent de la *Jones Act*, il y en a beaucoup qui me trouvent un peu jeune, fou fou et assez dérangé pour vouloir en discuter, parce que tant de gens se sont heurtés à cette question pendant tant d'années qu'ils ont abandonné.

Le président: Mais si nous avons une administration conjointe. . .

M. Easton: Si nous présentons les choses comme étant une voie maritime intérieure commune, qui ne serait pas accessible aux navires yougoslaves, roumains ou brésiliens, qui pourraient ainsi se retrouver des deux côtés de la frontière, mais simplement aux navires canadiens et américains, alors je crois que nous ne devrions pas avoir d'opposition. Les armateurs ne seront certainement pas heureux, mais les gens de Détroit ou du Michigan y trouveront sans doute leur compte.

Quant aux armateurs, je ne peux pas vraiment parler pour eux et il est possible que David ait une meilleure réponse à vous fournir à ce sujet.

Le président: Si je vous ai posé cette question, c'est que nous avons pas mal d'appui pour ce que nous faisons, sauf des gens du Michigan, et j'ai du mal à comprendre pourquoi les membres du Congrès et les sénateurs de cet État ne sont pas favorables aux propositions concernant la voie maritime.

Comme vous êtes leurs voisins immédiats, je me demande si vous ne pourriez pas devenir nos alliés dans cette entreprise, lors de vos rencontres régulières avec vos homologues de Détroit et du Michigan. Nous avons besoin de l'appui du Michigan et, comme vous le savez, nous ne parvenons pas à faire en sorte que cet État se fasse représenter lors de nos conférences. Pour une raison ou une autre, ils ont décidé de boudier les groupes parlementaires traitant des questions canado-américaines. Nous ne parvenons plus à. . . Le dernier témoin que nous avons accueilli était un membre du Congrès qui représentait Grosse Pointe, mais il a pris sa retraite il y a plusieurs années. Il semble que n'ayons pas l'appui de l'État du Michigan dans tout ce dossier de la voie maritime. Pouvez-vous vous expliquer cela? Quelle en est la raison?

M. Cree: Eh bien, il est possible, monsieur le président, qu'une des raisons tienne essentiellement au fait qu'il n'y a qu'une administration portuaire constituée dans tout l'État du Michigan. J'aime à penser que les initiatives dont vous nous parlez sont le fait des administrations portuaires. Si celle-ci est solide, elle parvient normalement à obtenir l'appui de l'État dont elle relève. Par exemple, l'administration portuaire de Détroit est tout à fait unique, en ce sens qu'elle ne gère aucune

[Texte]

the port of Thunder Bay or Hamilton or Windsor might have to the provincial government.

I think that is potentially the politics between the state and the city. It may have something to do with that being the only state, that being the only major port in the state. Certainly, as you said, we have a very close relationship with the Detroit and Wayne County port authority. We operate a joint marketing corporation with them and we could certainly put that as a priority item. We weren't aware that wasn't happening, to be quite honest with you.

The Chairman: There are some very good things. There is the Great Lakes Commission, with whom we met yesterday. It has its headquarters in Ann Arbor. There is the IJC, and a fellow by the name of Baldini from Michigan was just appointed yesterday to head up the IJC. There is the Great Lakes Fishing Commission and control of the lamprey. It just seems we've got tremendous support in Michigan, with the exception of the seaway and commercial traffic. I leave that with you.

Would you be able to get us the...? I don't want to ask if it embarrasses you, but can you get us the rates on that salt traffic that CN won the contract with and what Upper Lakes Shipping was getting per tonne, please?

Mr. Cree: I don't believe it's available, Mr. Chairman, but we'll endeavour to find it.

The Chairman: We have a tough time on this committee getting costs.

Mr. Cree: I recall asking the same question at the time.

The Chairman: We'd like to compare.

Mr. Cree: We'll do our best.

The Chairman: I hope I'm not parochial in the next question, but I know we're always looking for business in the seaway. I used to be in the automobile business and we used to get all of our cars shipped by boat, and it was a very effective means of transporting automobiles—very effective. They used to dock right down at the foot of Tecumseh or Sandwich West. CSL had a loading dock. We lost that business.

[Traduction]

terre, que son mandat est relativement limité et c'est sans doute pour ces raisons qu'elle ne peut pas avoir autant d'influence sur l'administration de l'État que ce qu'une commission portuaire de Thunder Bay, de Hamilton ou de Windsor peut avoir sur le gouvernement provincial.

C'est sans doute cela qui se passe sur le plan politique entre l'État et la ville. Mais cela a peut-être quelque chose à voir avec le fait que cet État est le seul à être riverain de tous les lacs, et que Détroit est le seul port d'importance de tout l'État. Il est un fait, comme vous l'avez dit, que nous entretenons des liens étroits avec l'administration portuaire de Détroit et de Wayne County. Nous administrons conjointement une société de commercialisation et nous pourrions certainement faire passer en tête de priorité la question que vous venez de soulever. Pour être très honnêtes avec vous, nous n'étions pas au courant de tout cela.

Le président: Mais il y a aussi de bonnes choses qui se passent. Il y a la Commission des Grands Lacs, que nous avons rencontrée hier, et qui a son administration centrale à Ann Arbor. Il y a également la Commission mixte internationale, et justement, pas plus tard qu'hier, c'est un certain Baldini, du Michigan, qui a été nommé à la présidence. Il y a la Commission des pêches dans les Grands Lacs et la lutte contre la lamproie fluviale. Il semble donc que nous bénéficions de beaucoup d'appui dans l'État du Michigan, sauf pour ce qui est de la voie maritime et du trafic commercial. Je m'en remets à vous.

Pourriez-vous nous obtenir le...? Si cela ne vous gêne pas, pourriez-vous nous obtenir les prix payés pour l'acheminement du sel, pour lequel le CN a remporté le contrat, et nous dire ce que la Upper Lakes Shipping obtenait à la tonne?

M. Cree: Je ne crois pas que nous ayons accès à ces données, monsieur le président, mais je vais m'efforcer de les obtenir.

Le président: Nous avons beaucoup de difficulté, à ce comité, à obtenir des prix.

M. Cree: Je me rappelle avoir posé la même question à l'époque.

Le président: Nous aimerions pouvoir faire des comparaisons.

M. Cree: Nous ferons de notre mieux.

Le président: J'espère que je ne vais pas trop me répéter en posant cette question, mais je sais que nous cherchons toujours de nouveaux débouchés commerciaux pour la voie maritime. Avant de devenir député, je travaillais dans la vente d'automobiles et je me rappelle que nous faisions venir toutes les voitures par bateau, car c'était un mode de transport très rentable, très efficace dans notre cas. Les navires accostaient juste là, en bas de Tecumseh ou de Sandwich ouest. CSL y avait un quai de chargement. Nous avons perdu ce marché.

● 1935

I stop and think of Windsor being the mini-van capital of the world and Oakville, being on the seaway, basically going to be the only competition to the mini-van. And with the distribution systems in the automobile industry today into Chicago, etc., it seems to me that this is a tremendous business opportunity we're not exploring.

Mais j'y pense, Windsor est la capitale mondiale de la mini-fourgonnette et Oakville, qui se trouve le long de la voie maritime, sera bientôt la seule ville concurrente dans le domaine de la mini-fourgonnette. Et quand on songe aux réseaux de distribution dans l'industrie automobile, à Chicago et ailleurs, il me semble que nous sommes en train de passer à côté d'une incroyable occasion d'affaires.

[Text]

At one time it worked very well, at a tremendously advantageous price. I'm going back. I'm not going to tell you how far I'm going back but I'll tell you the difference in the cost between shipping a car by rail and by boat. It cost one-tenth to ship by boat what it cost by rail at that time.

I can't understand why we lost that business, especially in the Windsor-Detroit area. We never tried to regain it. What we need is more business on the seaway.

Mr. Cree: I think that there are a couple of answers to that question, Mr. Chairman. You're absolutely right, that traffic basically has disappeared. Part of the reason, I think, was the advent of containers, which really ended the era of general cargo in the Great Lakes.

You mentioned the old CSL dock in Windsor, which was a package freight depot. There was the Kiefer terminal in Thunder Bay. Those package freighters moved around and moved canned goods, automobiles, and various things. With the advent of containers and the competitiveness of truck and rail, that business has basically disappeared from the Great Lakes.

We looked several years ago at trying to initiate a container service between Windsor and Detroit and northern Europe, but we simply could not be competitive with the rail rates to the coast and the larger vessels going off the coast. It's a competitive situation. It's containers. It's truck and rail rates. That has been gone for 25 years now.

The Chairman: I understand that. As you said earlier, with one-third of the market of the United States bordering the seaway from Chicago up, you would almost think that one-third of the vans produced could be shipped on the tops of these ships. Those 800 and 1,000 footers would take more than a trainload of cars on top of the ship. They'd just drive them up there, put on the brake, and away they'd go.

Mr. Cree: It has been looked at, for example, between our two ports. You may recall the Woodland Marine service that ran up. They were basically running waferboard and lumber down and back up to Thunder Bay with pretty much everything they could get. Included in that were some local automobiles.

The Chairman: Are you exploring that area? Are you exploring other areas of business? That's the point I want to make. What we've found during this examination is that we tend to rely on iron ore, salt, wheat, barley, and that kind of stuff, but there's other business out there.

Mr. Easton: Some of the ports I think have tried. At various times the Port of Windsor has had a full-time marketing person trying to drum up business. It was hard to justify the cost. But we have had a number of ongoing market initiatives as well as worked with the Port of Detroit trying to drum up business.

[Translation]

Il fut une époque où la voie maritime fonctionnait très bien, à un prix très avantageux. Il fut une époque, pas si lointaine, où pour expédier une voiture par bateau plutôt que par chemin de fer, il en coûtait un dixième du prix.

Je ne comprends pas pourquoi nous avons perdu ce marché, surtout dans la région de Windsor-Détroit. Et nous n'avons jamais essayé de le reconquérir. Or, il nous faut accroître le volume le long de la voie maritime.

M. Cree: Eh bien, monsieur le président, il y a deux ou trois façons de régler ce problème. Mais vous avez tout à fait raison, le trafic est en train de fondre. Selon moi, la containerisation en est en partie responsable parce qu'elle a marqué la fin de l'ère des cargaisons diverses dans les Grands Lacs.

Vous avez parlé de l'ancien quai de CSL à Windsor, qui était un dépôt de caissages. Il y avait également le terminal Kiefer, à Thunder Bay. À cette époque, les navires de caissage transportaient des conserves en boîte, des automobiles et diverses autres choses. Mais avec l'avènement du conteneur et la concurrence exercée par le camionnage et le chemin de fer, ce type de marché a presque entièrement disparu des Grands Lacs.

Il y a plusieurs années de cela, nous avons essayé de lancer un service de transport de conteneurs entre Windsor-Détroit et l'Europe du Nord, mais nous ne pouvions concurrencer les chemins de fer jusqu'à la côte ni les navires transocéaniques. Le marché est compétitif, à cause des conteneurs et des prix du transport routier et du transport par chemin de fer. Cela nous a échappé il y a 25 ans.

Le président: Je comprends. Comme vous le disiez plus tôt, étant donné qu'un tiers du marché américain s'étend le long de la voie maritime, de Chicago en remontant, on est en droit de s'attendre à ce qu'un tiers des fourgonnettes produites soient acheminées sur le pont de ces navires. Il faut dire que ces bâtiments de 800 et de 1 000 pieds peuvent emporter beaucoup plus de véhicules qu'un train complet. Il suffit de conduire les véhicule là-bas, de mettre les freins et c'est parti. . .

M. Cree: Par exemple, nous nous sommes intéressés à la question entre nos deux ports. Vous vous rappelez peut-être le Woodlands Marine Service, qui assurait la liaison avec Thunder Bay et dont les navires transportaient surtout des panneaux de grandes particules et du bois-d'oeuvre, mais bien d'autres choses encore, notamment des automobiles produites localement.

Le président: Est-ce que vous explorez ce secteur? Est-ce que vous explorez d'autres débouchés éventuels? C'est de cela dont je voulais vous parler. Pendant cet examen, nous avons constaté que nous comptons spécialement sur le minerai de fer, le sel, le blé, l'orge et des produits de ce genre, mais qu'il existe bien d'autres marchés.

M. Easton: Je crois savoir que certains ports ont déjà essayé. À différentes époques, nous avons eu, au port de Windsor, des spécialistes du marketing à plein temps qui étaient chargés de trouver des clients. Mais le coût d'un tel poste se justifiait difficilement. Cependant, nous avons mis sur pied plusieurs projets de commercialisation permanente et nous avons travaillé en relation avec le port de Détroit pour essayer de conquérir de nouveaux marchés.

[Texte]

Actually, on the car business, I was under the impression that Detroit had successfully established a roll-on, roll-off service with respect to cars heading over to eastern Europe. Unfortunately, we didn't get any of the business but we were pleased that Detroit was able to get some of that business. We attempt to market the two ports effectively as one. That's not always possible, but we have worked on it.

[Traduction]

Pour ce qui est du marché de l'automobile, j'avais l'impression que Détroit avait réussi à établir un service roulier pour les voitures à destination des pays d'Europe de l'Est. Malheureusement pour nous, nous n'avons pas obtenu ce marché, mais nous sommes heureux du sort de Détroit. Nous essayons de commercialiser les deux ports comme s'il s'agissait que d'un seul. Ce n'est pas toujours facile, mais nous essayons.

• 1940

I agree with you that marketing is a key matter. On the other hand, as the chairman of the port, I don't want to be putting \$60,000 or \$80,000 into a salary for someone to do marketing who's not going to be able to generate \$60,000 or \$80,000 worth of traffic even. We've ended up having to pare down the amount of money we've put into marketing, I think it's fair to say, although we continue to see it as an important area for our efforts.

Je conviens avec vous que le marketing est déterminant. D'un autre côté, en ma qualité de président du port, je ne veux pas payer 60 000 ou 80 000\$ à quelqu'un qui ne pourra même pas me rapporter 60 000\$ de marché. Nous avons fini par couper nos budgets de marketing, même si nous restons persuadés que nous devons continuer d'investir beaucoup d'efforts dans ce secteur d'activité.

The Chairman: I thank you for that answer, but I have one final question. Is it correct the port of Windsor is not concerned with the rate of municipal taxation we find facing certain infrastructure components associated with the viability of the seaway? I'm talking about that elevator at ADM. If that's your position, it's inconsistent with the other situations in Ontario and Quebec. As an example, in Thunder Bay municipal taxation adds a third of the cost to elevating the grain.

Le président: Merci de votre réponse, mais j'aurais une dernière question à vous poser. Est-il vrai qu'on ne s'inquiète pas, au port de Windsor, de l'effet qu'une éventuelle augmentation des impôts fonciers, imposés à certaines infrastructures, pourrait avoir sur la viabilité de la voie maritime? Je pense à l'élévateur d'ADM. Est-ce vraiment votre position et celle-ci recoupe-t-elle ce qui se passe ailleurs en Ontario et au Québec? Par exemple, les impôts fonciers de Thunder Bay ont provoqué une augmentation d'un tiers des coûts des élévateurs à grain.

You have two competitors. You have a competitor across the river that may have a better tax base than we have in Windsor and other competitors taking advantage of us, because in establishing the overall cost municipal taxation plays a great role.

Vous avez affaire à deux grandes catégories de concurrents. Tout d'abord, vous avez ceux de l'autre côté de la rivière, qui bénéficient peut-être d'un régime fiscal meilleur que celui de Windsor, et il y a tous les autres concurrents qui ont un avantage sur nous parce que les impôts fonciers municipaux ont une grande incidence sur les coûts globaux.

I thought I heard municipal taxation is not a concern when it comes to the competitive position of the port of Windsor. Is that correct?

Mais j'ai cru entendre dire que les impôts municipaux ne vous inquiètent pas, relativement à la position compétitive du port de Windsor. Est-ce exact?

Mr. Easton: I don't want to be quite on record in that fashion, Mr. Chairman.

M. Easton: Je préférerais ne pas être cité à ce sujet, monsieur le président.

The Chairman: I thought you would be, with the mayor's assistant.

Le président: Pourtant, c'est ce que j'aurais pensé, en même temps que l'assistant du maire.

Some hon. members: Oh, oh.

Des voix: Ha, ha!

Mr. Easton: No.

M. Easton: Pas du tout.

We have regular meetings with our port users to attempt to make sure they understand what we're up to at the harbour commission as well as with joint activities that are ongoing, and more importantly to have an opportunity for formalized meetings for feedback. I have to say I have not heard a great deal of complaint or concern expressed by our port users with respect to that issue. I would probably credit that to—certainly over the last ten years—the city of Windsor being so well run with respect to its debt and taxes.

Nous rencontrons régulièrement les usagers du port pour faire en sorte qu'ils sachent bien où en est la commission portuaire et ce qui se passe sur le plan des activités communes. Plus important encore, ces rencontres nous donnent l'occasion d'organiser des réunions structurées pour recueillir les réactions des gens. Or, je dois vous avouer que nos usagers ne se sont pas vraiment plaints et ne se sont pas dit préoccupés de cette question. Il faut sans doute en accorder le crédit—du moins pour les 10 dernières années—au conseil municipal de Windsor qui gère si bien sa dette et ses taxes.

Mr. Marchand: It's not surprising you found the position of the harbour commission vis-à-vis municipal taxes not to be a serious issue, that issue being a serious issue outside of Windsor. Municipal taxation is high in other municipalities.

M. Marchand: Il ne faut pas s'étonner que cette question des impôts fonciers ne soit pas au premier plan parmi les préoccupations de la commission portuaire, mais on s'en inquiète à l'extérieur de Windsor. Il se trouve que les impôts fonciers sont élevés dans les autres municipalités.

[Text]

I just want to say again we've had a fiscal fitness policy and a debt reduction policy, taxation cannot increase above the rate of inflation—

Mr. Easton: It's 1% less than last year, isn't it?

Mr. Marchand: Yes, 1% less, you're right. So it's not surprising you find their position inconsistent with other municipalities across Canada.

The Chairman: I don't.

Thank you very much, gentlemen, for coming down from Windsor. I look forward to visiting you in your community.

Mr. Easton: We'd very much like to see you and the other members of the committee at any time.

The Chairman: Thank you.

We will now adjourn.

[Translation]

Je le répète, Windsor a adopté une politique de redressement fiscal et de réduction de la dette selon laquelle les impôts ne peuvent augmenter à un rythme supérieur au taux d'inflation. . .

M. Easton: Soit 1 p. 100 de moins que l'année dernière, n'est-ce pas?

M. Marchand: C'est cela, 1 p. 100 de moins. Il ne faut donc pas s'étonner que la position de ces gens soit différente de celle qu'on peut constater un peu partout ailleurs au Canada.

Le président: Je ne m'en étonne pas.

Merci beaucoup, messieurs, d'être venus de Windsor. J'ai hâte de pouvoir vous rendre visite chez-vous.

M. Easton: Nous aimerions beaucoup vous accueillir ainsi que les autres membres du comité, quand bon vous semblera.

Le président: Merci.

La séance est levée.

MAIL  **POSTE**

Canada Post Corporation Société canadienne des postes

Postage paid

Port payé

Lettermail

Poste — lettre

**8801320
OTTAWA**

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From Windsor Harbour Commission

Bruck Easton, Chairman;
David Cree, General Manager and Chief Executive Officer;
Matt Marchand, Policy Assistant to the Mayor of Windsor.

TÉMOINS

De «Windsor Harbour Commission»

Bruck Easton, président;
David Cree, directeur général-premier dirigeant;
Matt Marchand, adjoint politique au maire de Windsor.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

CAL
1027
-T84

HOUSE OF COMMONS

CHAMBRE DES COMMUNES

Issue No. 9

Fascicule n° 9

Thursday, June 16, 1994

Le jeudi 16 juin 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*
on the

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the
viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la
viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du
Saint-Laurent

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 16, 1994
(12)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 9:45 o'clock a.m. this day, in Room 701, La Promenade, the Acting Chairman, Charles Hubbard, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witnesses: From CP Rail System: A.H. (Axel) Conradi, General Manager, Marketing—Grain, Heavy Haul; and D.E. (Dan) Stirling, Senior Manager. From the National Transportation Agency of Canada: Neil Thurston, Director, Costing, Rates and Payments Directorate; Don Rees, Manager, Cost Applications and Payments; and Wendy Tadros, Director, Legal Services Directorate. From the St. Lawrence Seaway Authority: Glendon Stewart, President.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed its consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Axel Conradi made an opening statement and, with Dan Stirling, answered questions.

At 10:47 o'clock a.m., *it was agreed*,—That the Sub-Committee suspend the meeting for a vote in the House.

At 11:47 o'clock a.m., the sitting was resumed.

Neil Thurston made an opening statement and, with the other witnesses, answered questions.

At 12:58 o'clock p.m., *it was agreed*,—That the Sub-Committee suspend the meeting.

At 1:02 o'clock p.m., the sitting was resumed.

Glendon Stewart answered questions.

At 1:44 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 16 JUIN 1994
(12)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 9 h 45, dans la salle 701 de l'immeuble La Promenade, sous la présidence de Charles Hubbard (*président suppléant*).

Membres du Sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoins: Du Réseau CP Rail: A.H. (Axel) Conradi, directeur général Marketing—Transports lourds, céréales. D.E. (Dan) Stirling, directeur principal. De l'Office national des transports du Canada: Neil Thurston, directeur, Coûts, tarifs et paiements; Don Rees, gestionnaire, Coûts et paiements; Wendy Tadros, directrice, Contentieux. De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent: Glendon Stewart, président.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Axel Conradi fait un exposé puis, avec Dan Sterling, répond aux questions.

À 10 h 47, *il est convenu*,—Que la séance soit suspendue pour motif de vote à la Chambre.

À 11 h 47, la séance reprend.

Neil Thurston fait un exposé puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

À 12 h 58, *il est convenu*,—Que le Comité suspende la séance.

À 13 h 02, le Comité reprend ses travaux.

Glendon Stewart répond aux questions.

À 13 h 44, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Comité

Ellen Savage

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Thursday, June 16, 1994

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): We'll call the meeting to order. Pursuant to Standing Order 108(1), our committee is examining the viability of the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway. This morning our first witness will be from CP Rail.

First of all, we'd like to apologize to Mr. Conradi for being a little late starting and also for the fact that this morning we may have a call to the House. There may be a vote this morning, so it could happen that we would be interrupted. In any case, we've reserved one hour for your presentation and the matters that our committee might want to ask of you. We will assure you that you will have full time for that presentation.

• 0944

Welcome to our committee. If you would introduce your confrère, we would appreciate it.

Mr. A.H. (Axel) Conradi (General Manager, Marketing, Grain, Heavy Haul, CP Rail System): Thank you very much. I'm Axel Conradi. I'm general manager of marketing for grain for CP Rail, based in Winnipeg, and my colleague is Dan Stirling, who is senior manager, also responsible for grain marketing.

In addition to our brief we have also distributed copies of my opening remarks, in English and in French.

Mr. Chairman and members of this subcommittee, thank you for giving us the opportunity to meet with you. Why is CP Rail System here this morning? Simply stated, we have a significant commercial interest in these proceedings. The vast majority of the eastward grain that CP Rail System handles, some 85% in fact, is moved in partnership with the seaway system and its marine carriers. That partnership is a multimodal one, and what we hope to bring to this hearing is a multimodal perspective on the many seaway issues before you.

I might add that we see our partnership with the seaway continuing as the prime eastward grain routing into the foreseeable future, so it should surprise no one that our concern and interest in a competitive seaway industry is as great as that of the marine sector. We depend on it; it depends on us. Together we must enable Canadian grain to compete in Canada's Atlantic basin grain markets, markets in which we face tough competition from Europe and the U.S.A.

That said, rail is also a competitor to the seaway system. We make no bones about that, although where we compete is essentially on the movement of western Canadian grain for domestic consumption in eastern Canada. That movement accounts for no more than 15% of Canada's west to east grain flow. After reading the submissions of other groups to your subcommittee I am certain you have some questions about that competition, which of course we will be happy to address later on.

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le jeudi 16 juin 1994

Le président suppléant (M. Hubbard): La séance est ouverte. Conformément à l'article 108(1) du Règlement, notre comité étudie la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent. Nos premiers témoins ce matin sont les représentants de CP Rail.

Monsieur Conradi, nous aimerions commencer par nous excuser de ce petit retard et aussi vous prévenir qu'il nous faudra peut-être nous rendre à la Chambre pendant la matinée. Il est possible qu'il y ait un vote ce matin et il nous faudra à ce moment-là suspendre la réunion. Quoi qu'il en soit, nous avons prévu de vous accorder une heure d'audience et quoi qu'il arrive cette heure sera respectée.

• 0945

Bienvenue à notre comité. Auriez-vous l'amabilité de nous présenter votre confrère?

M. A.H. (Axel) Conradi (directeur général, Marketing, Céréales, Transports massifs, Réseau CP Rail): Merci beaucoup. Je suis Axel Conradi. Je suis directeur général des services commerciaux pour les céréales du Réseau CP Rail. Mes bureaux sont à Winnipeg. Mon collègue, Dan Stirling, est directeur principal, également des services commerciaux pour les céréales.

En plus de notre mémoire, nous vous avons fait distribuer des copies de mes remarques préliminaires, en anglais et en français.

Monsieur le président, messieurs les membres du sous-comité, merci de nous donner l'occasion de vous rencontrer. Pourquoi CP Rail est-il représenté ici ce matin? C'est que, en termes simples, nous avons un intérêt commercial dans ces délibérations—puisque la plus grande partie des céréales acheminées vers l'Est par le Réseau CP Rail, quelque 85 p. 100 du volume total en fait, sont transportées en association avec la voie maritime et ses transporteurs par eau. Ce partenariat est multimodal et ce matin, nous aimerions apporter une perspective multimodale aux nombreuses questions touchant la voie maritime dont vous avez à débattre.

De plus, nous croyons que ce partenariat se poursuivra dans un avenir prévisible. Personne ne devrait donc être surpris que notre intérêt dans la compétitivité des transports sur la voie maritime soit aussi prononcé que celui du transport par eau. Nous dépendons de lui, il dépend de nous, et ensemble nous devons permettre aux céréales canadiennes de livrer concurrence sur les marchés céréaliers du bassin de l'Atlantique—marchés dans lesquels nous affrontons une vive concurrence de la part de l'Europe et des États-Unis.

Cela dit, et nous ne nous en cachons pas, le rail est aussi un concurrent de la voie maritime, bien que cette concurrence s'exerce essentiellement sur l'acheminement des céréales de l'Ouest canadien destinées à la consommation intérieure dans l'Est du Canada. Ces transports interviennent au plus pour 15 p. 100 des acheminements d'ouest en est des céréales canadiennes. Après avoir pris connaissance des mémoires des autres groupes, vous vous posez, j'en suis convaincu, certaines questions sur la concurrence, questions auxquelles nous serons heureux de répondre au cours de la discussion qui suivra.

[Texte]

Canada's railways and the lake industry have much in common, not the least of which is the need to adjust to changing markets. The lake industry must adjust to the fact that grain markets have shifted to Asia and that some of the other markets have also changed considerably. Railways must recognize that our markets have taken on a greater north-south access and that our competition has become truly multimodal.

The rail and lake industries both must come to grips with the fact that bulk commodity prices, most certainly in grain, are depressed and continue to exert pressure on the costs of the entire grain transportation and handling system. The challenge confronting both modes and those responsible for formulating Canada's transportation policy is to reduce the costs of that system, and to do so in a way that recognizes the fiscal realities of the 1990s and respects the functioning of the marketplace.

Transportation subsidies, direct or indirect, are expensive, distort markets, and prevent Canada from getting what it needs most—the lowest cost transportation system that recognizes the unique strengths of each mode working separately and in combination.

Insofar as export grain is concerned, there are grounds for optimism for the seaway and lake carriers. Yes, the Russian market is probably gone for good, and yes, the biggest growth in Canadian grain markets will be in Asia. But of equal importance, the Uruguay Round of GATT and changes to the European Union common agricultural policy should see Europe withdraw from growing grain markets in North Africa, the Middle East and Latin America. Canada should be able to fill much of this void. In our view, these markets, together with Europe itself, should, by the year 2000, account for Canadian grain exports in the 8-million-tonne-per-year range. These markets can be most economically served off the St. Lawrence.

Furthermore, our study suggests that for a very considerable period of time, say 10 to 20 years, beyond which I would suggest it becomes extremely speculative to engage in projections, the most economic means of getting the large majority of grain to export position in the St. Lawrence will likely be rail to Thunder Bay and water beyond.

St. Lawrence ports are furthermore geographically well-positioned to serve the above-mentioned markets to which they enjoy a \$3 per tonne ocean freight rate advantage over the U.S. gulf.

So, yes, the Mississippi River system may be a future competitive option for Canadian grain, but CP Rail studies suggest that the Canadian rail water option over the St. Lawrence should be lower cost. But let's not kid ourselves; to be

[Traduction]

Les chemins de fer du Canada et l'industrie du transport sur les Grands lacs ont beaucoup en commun, dont, en particulier, la nécessité pour eux de s'adapter à des marchés en mutation. L'industrie du transport sur les Grands lacs doit maintenant composer avec le déplacement vers l'Asie des marchés céréaliers et le fait que plusieurs de ses autres marchés traditionnels ont considérablement changé. Pour leur part, les chemins de fer doivent reconnaître que nos marchés suivent de plus en plus un axe nord-sud et que la concurrence a pris un caractère résolument multimodal.

Le rail et l'industrie du transport sur les Grands lacs doivent tous les deux s'attaquer au fait que les prix du vrac, surtout dans le secteur céréalier, sont anémiques et continuent d'exercer des pressions sur les coûts de l'ensemble du système de transport et de manutention des céréales. L'enjeu pour les deux modes, et pour ceux qui ont le mandat de formuler la politique du Canada en matière de transport, est de réduire les coûts de ce système et de le faire d'une manière qui reconnaît les réalités budgétaires des années quatre-vingt-dix et respecte les mécanismes du marché.

Les subventions pour le transport, qu'elles soient directes ou indirectes, sont coûteuses, provoquent des distorsions sur les marchés et empêchent le Canada d'obtenir ce dont il a le plus besoin—un système de transport à faibles coûts qui tienne compte des points forts propres à chacun des modes de transport, que ceux-ci travaillent séparément ou en association.

En ce qui concerne les céréales d'exportation, nous sommes ici pour livrer un message d'optimisme à l'égard de la voie maritime et des transporteurs des Grands lacs. Oui, le marché russe est probablement disparu pour de bon. Oui, les marchés en pleine croissance pour les céréales canadiennes se trouvent en Asie. Mais, ce qui est tout aussi important, les conclusions de l'Uruguay Round dans le cadre du GATT et les changements apportés à la politique agricole commune de l'Union européenne devraient amener l'Europe à se retirer des marchés céréaliers en croissance de l'Afrique du Nord, du Moyen-Orient et de l'Amérique latine. Le Canada devrait justement pouvoir combler la plus grande partie de ces nouveaux besoins. À notre avis, ces marchés, avec l'Europe elle-même, devraient, au tournant du siècle, constituer des débouchés pour environ 8 millions de tonnes métriques de céréales canadiennes. Ils pourraient être desservis très économiquement par le Saint-Laurent.

De plus, selon nos études, pendant longtemps, disons 10 à 20 ans—prévoir à plus long terme serait conjecturer—le moyen le plus économique d'amener au Saint-Laurent la majeure partie des céréales à exporter sera sans doute de les acheminer par rail jusqu'à Thunder Bay, puis par eau au-delà.

En outre, les ports du Saint-Laurent sont géographiquement bien placés pour desservir les marchés susmentionnés et ils jouissent, en matière de fret océanique, d'un avantage d'environ 3\$ la tonne métrique sur les ports américains du golfe du Mexique.

Donc, oui, le bassin du Mississippi pourrait ultérieurement faire concurrence pour les céréales canadiennes, mais d'après les études de CP Rail, le trajet du Canada par rail et par eau puis par le Saint-Laurent devrait être moins coûteux. Mais ne nous

[Text]

a major player in the highly competitive grain markets of the Atlantic basin, the Mediterranean and the Middle East the Canadian transportation system must become more productive and lower cost.

Grain companies, the seaway, lake carriers, railways and government policy all have a role to play. Railways must urgently rationalize overcapacity in the grain dependent branch-line network and fundamentally restructure in eastern Canada. We need to improve workforce flexibility to better take advantage of the technology we already have and, finally, we must continue to invest in the business to lower costs and improve customer service.

Lake carriers, the seaway and Thunder Bay's grain elevators must also adjust their capacity to reflect the altered demand picture. The closure of some elevators and recent mergers in the lake industry are an important step in that direction.

More can be done to address issues as the high cost of pilotage and stevedoring and making the St. Lawrence seaway Authority a leaner organization relieved of some burdens that are not essential to its fundamental mission.

In CP Rail system's view, however, the largest role falls to government policy-makers. A key objective of transportation policy must be to encourage the best use of Canada's infrastructure dollars in an environment that fosters equitable competition between all modes of transport. Public policy goals should not include the protection of markets for any mode, be it rail, water or truck. The only truly efficient manner to achieve this is to recover infrastructure costs for the use of the nation's highways, the seaway, and the railways from their respective users.

This then begs a number of questions. Because transportation policy is today modally compartmentalized, a wide array of distortions exist between the modes of transportation, which are often in competition with one another but seldom in a balanced way because of taxes, hidden costs or treatment of infrastructure investment. For example, highways are supposedly and at least partially paid for by truck fuel taxes.

What then is the impact on competition from railways paying high fuel tax bills without having any infrastructure benefit? What is the effect on railways of not only providing their own roadway but paying high property taxes on it? What is the competitive impact of marine carriers paying no fuel tax at all? What does the inclusion of \$1.19 per tonne of railway diesel fuel taxes in the WGTA freight rate mean for grain movement into Thunder Bay and for the competitiveness of Canadian grain exports? What are the impacts on rail-water competition when railways must find all their infrastructure funding in the marketplace while the seaway by all indications does not?

[Translation]

faisons pas d'illusions. Pour être un joueur d'importance dans les marchés céréaliers hautement concurrentiels du bassin de l'Atlantique, de la Méditerranée et du Moyen-Orient, le système de transport canadien devra augmenter sa productivité et réduire ses coûts.

Les entreprises cérésières, la voie maritime, les cargos hors mer, les chemins de fer et la politique gouvernementale auront tous un rôle à jouer. Les chemins de fer doivent, sans délai, supprimer l'excédent de lignes secondaires tributaires du transport céréalier et se restructurer fondamentalement dans l'Est du Canada. Il leur faut assouplir leur main-d'oeuvre afin de pouvoir tirer meilleur parti de la technologie qu'ils ont déjà, et, il leur faut, enfin, continuer d'investir pour réduire leurs coûts et améliorer leur service à la clientèle.

Les cargos hors mer, la voie maritime et les silos à céréales de Thunder Bay doivent aussi adapter leur capacité à la nouvelle demande. La fermeture de certains silos et de récentes fusions parmi les compagnies de cargos hors mer sont des pas dans la bonne direction.

On peut faire plus, notamment en ce qui concerne le coût élevé des services de pilotage et de la manutention portuaire ainsi qu'en ce qui concerne certaines tâches assurées par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent qui ne sont pas essentielles à sa mission fondamentale.

Toutefois, pour CP Rail, le grand rôle revient aux responsables politiques. Les politiques gouvernementales ne devraient pas avoir pour objectif la protection de marchés pour un quelconque mode de transport, que ce soit le rail, l'eau ou la route. Un des buts clés de la politique de transport doit être d'encourager le meilleur usage des dollars consacrés à l'infrastructure du Canada, dans un contexte qui favorise une concurrence équitable entre tous les modes de transport. Le seul moyen vraiment efficace d'atteindre ce but est de recouvrer auprès des divers usagers les coûts d'utilisation des routes, de la voie maritime et des chemins de fer du pays.

Voilà qui soulève un certain nombre de questions. Comme la politique de transport est actuellement compartimentée selon les modes, un grand nombre de distorsions existent entre les modes de transport qui se font concurrence fréquemment, mais rarement sur un pied d'égalité que ce soit en raison des taxes, des coûts cachés ou du traitement des investissements dans l'infrastructure. Par exemple, les taxes sur le carburant des camions paient vraisemblablement, du moins en partie, le coût des routes.

Qu'est-ce que cela signifie alors, sur le plan de la concurrence, que les chemins de fer paient des taxes élevées sur leur carburant sans jouir d'aucun avantage infrastructurel? Que les chemins de fer non seulement fournissent leurs propres infrastructures, mais encore soient grevés d'impôts fonciers élevés? Que les transporteurs par eau ne paient pas du tout de taxes sur le carburant? Que signifie, pour le transport des céréales jusqu'à Thunder Bay et pour la compétitivité des exportations de céréales canadiennes, l'inclusion d'une taxe de 1,19\$ la tonne métrique de carburant diesel ferroviaire dans le prix de transport prévu par la LTGO? Qu'est-ce que cela signifie pour les chemins de fer en tant qu'éventuels concurrents des transporteurs par eau quand ils doivent trouver tout le financement de leur infrastructure sur le marché, à l'encontre, selon toutes indications, de la voie maritime?

[Texte]

Today's lack of an integrated approach to policy prevents rational policy choices from being made that take into account all costs and enable the least cost, most effective options to be chosen. An integrated and affordable system is a recurring theme in recent statements by the Minister of Transport.

CP Rail encourages your subcommittee to look at the issues confronting lake carriers and the seaway in a larger context, a multimodal and affordability context. Among other things, that means looking at subsidies, be they for grain transportation, highways, or the seaway and laker industry. Some subsidies can take many forms. The WGTA benefit is certainly one. But so are unrecovered capital and debt-servicing costs to the seaway and the navigation services provided to it by the coast guard.

Other proposals made to this committee for such things as channel deepening and various forms of toll reductions or freezes, unless accompanied by measures to fully recover costs from users would in effect create new subsidies. The case for subsidies can only be tested if there is a better understanding of where the burden of existing unrecovered costs lie and where it is being incurred and who the beneficiaries are. Once this is understood, the appropriate level of user charges to recover infrastructure costs can be established. Only then can rational policy choices be made.

Certainly Minister Young's willingness to link user-pay with user-say and various formulas for commercialization of government services—such as navigational aids on the seaway—as set out in his June 3, 1994 speech in Thunder Bay, recognizes user-pay must also be accompanied by lower costs and greater efficiency. That makes sense.

In conclusion, CP Rail System has both a commercial partnership and a competitive interest in the future of the seaway system, and as such has a very real stake in your deliberations and whatever government policies may flow from them. In addressing that subject, we believe the key question is not what can be done to save the seaway system and the economic spinoffs it provides. As we see it, the real issue is what can public policy do to ensure Canada has the lowest-costing, best-served transportation system?

In our view, that means identifying unrecovered infrastructure costs of the seaway system, recovering such costs from users, letting grain markets determine which way grain flows and ensuring taxation policies do not skew competition in favour of one mode or another.

Canada's national transportation policy is based on the principle that market forces should be allowed to determine the role each mode should play. Greater adherence to that principle would mean that for the eastbound movement of grain, the

[Traduction]

L'absence actuelle d'une optique intégrée en matière de politique empêche de faire des choix rationnels qui tiennent compte de tous les coûts et permettent de choisir la solution la moins coûteuse et la plus efficace. La notion de système intégré et abordable est un thème qui est revenu souvent dans les récentes déclarations du ministre des Transports.

CP Rail encourage le sous-comité à étudier les problèmes qui se posent aux cargos hors mer et à la voie maritime dans un contexte élargi—un contexte de multimodalisme et de capacité financière. Cela signifie, entre autres, examiner la question des subventions, qu'il s'agisse du transport céréalier, du camionnage ou de la voie maritime et de l'industrie des transports par cargo hors mer. Certaines subventions peuvent revêtir bien des formes, comme la subvention en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest, mais aussi les coûts non recouverts du capital et du service de la dette de la voie maritime et des services de navigation que lui fournit la Garde côtière.

Les coûts d'autres propositions faites au sous-comité, dont l'approfondissement du chenal, le gel ou la réduction des péages, constitueraient aussi des subventions à moins que leurs coûts ne soient récupérés auprès des usagers. Les arguments en faveur des subventions ne peuvent être mis à l'épreuve que si l'on comprend mieux où porte le fardeau des coûts actuels non recouverts et qui sont les bénéficiaires. Une fois que ces facteurs seront connus, il sera possible d'établir le niveau approprié des droits d'utilisation nécessaires au recouvrement des coûts d'infrastructure. Ce n'est qu'à ce moment-là que l'on pourra procéder à des choix rationnels en matière de politique.

• 0955

Il est certain qu'en étant prêt à lier la formule «usagers-payants» à la formule «usagers-participants» et à diverses formules pour «commercialiser» les services gouvernementaux—tels la fourniture d'aide à la navigation dans la voie maritime—comme il l'a dit dans son discours du 3 juin dernier à Thunder Bay, M. Young reconnaît que si les usagers payent, les coûts doivent baisser et l'efficacité doit par ailleurs augmenter. C'est logique.

En conclusion, CP Rail est un partenaire commercial et a un intérêt de concurrent dans l'avenir de la voie maritime et, partant, des intérêts très réels dans vos délibérations et les politiques gouvernementales qui pourraient en découler. À ce sujet, nous croyons que la question clé n'est pas: «Que pouvons-nous faire pour sauver la voie maritime et les retombées économiques qu'elle assure?», mais bien: «Comment les politiques des pouvoirs publics peuvent-elles assurer au Canada le système de transport le moins coûteux et le plus efficace qui soit?»

Pour nous, cela veut dire déterminer les coûts infrastructurels non recouverts, récupérer ces coûts auprès des usagers, laisser les marchés céréaliers décider de l'écoulement des céréales et veiller à ce que les politiques fiscales ne faussent pas la concurrence en faveur d'un mode en particulier.

La politique nationale du Canada en matière de transport est axée sur le principe que l'on devrait laisser les forces du marché déterminer le rôle que doit jouer chaque mode. Une meilleure application de ce principe signifierait que, pour les

[Text]

marketplace will define the optimum system—all rail, all water, or, as is most likely, a combination of rail and water. Only then will equitable modal competition take place and the lowest-costing, best-served transportation system be put in place.

That is what the country needs. We cannot afford anything different. We sincerely hope your deliberations will contribute to such an outcome.

Thank you.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Conradi. Does Mr. Stirling have a brief, too?

Mr. Conradi: No, Mr. Stirling and I will both field questions as appropriate.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): This morning we have with us two of my colleagues. From the Reform Party is Mr. Harris from British Columbia and from the Liberal Party is Mr. Jordan from Ontario. Of course I'm from Atlantic Canada—from New Brunswick. Later we'll be joined, I think, by someone from the Bloc; probably Mr. Guimond will be here shortly.

We'll begin our questioning, then, with ten minutes allotted to Mr. Harris from the Reform Party, followed by Mr. Jordan.

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Conradi, you appeared before us on one other occasion, did you not?

Mr. Conradi: Yes, that's right. I was with Mr. Sallee during your earlier hearings on this year's grain movement.

Mr. Harris: That's right. I think we're all trying to find a solution to the viability of the seaway.

In fact don't the railways make money on hauling grain under the WGTA?

Mr. Conradi: Definitely so. The very structure of the WGTA was intended to ensure we made money at a level that would give us incentive to reinvest and keep the system viable.

Mr. Harris: In your statement you say the Canadian rail-water option of the St. Lawrence seaway should be lower cost. We've heard other witnesses talk about seaway tolls and pilotage, and of course those parties want to have those costs reduced. Of course the pilots and the St. Lawrence seaway group say how can we reduce those and still operate? So it seems to be a catch-22.

When you talk about lowering costs, are you talking about those two major things as well?

Mr. Conradi: Amongst other things, very definitely. I have a lot of sympathy for the maritime carriers and the costs they do face for pilotage. I don't pretend to be an expert on what is required to navigate the St. Lawrence seaway system, but certainly they indicate in many instances their own captains have been navigating the seaway system for years and years and perhaps know the waters as well as the pilots do. In addition I hear numbers about the kinds of dollars earned by pilots for essentially seasonal work. I have a lot of sympathy for any user who has to absorb those kinds of costs under those conditions.

[Translation]

céréales acheminées vers l'Est, c'est le marché lui-même qui définira le système de transport optimal: par rail ou par eau seulement ou, ce qui est le plus probable, par une combinaison des deux modes. Voilà les conditions qui permettront d'établir une concurrence modale équitable et de mettre en place le système de transport le moins coûteux et le plus efficace.

Voilà de quoi le pays a besoin. Il ne peut se permettre rien de moins. Nous espérons sincèrement que vos délibérations contribueront à un tel résultat.

Merci.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, monsieur Conradi. M. Stirling a-t-il aussi quelque chose à nous lire?

M. Conradi: Non, M. Stirling m'aidera à répondre aux questions.

Le président suppléant (M. Hubbard): Pour le moment, deux de mes collègues sont présents. Du Parti réformiste, M. Harris, qui représente la Colombie-Britannique, et du Parti libéral, M. Jordan, qui représente l'Ontario. Je suis moi-même du Canada Atlantique, du Nouveau-Brunswick. Nous devrions, je crois, être tout à l'heure rejoints par un représentant du Bloc; M. Guimond ne devrait pas tarder à arriver.

Nous allons donc passer aux questions en commençant par M. Harris du Parti réformiste, suivi de M. Jordan, qui auront chacun 10 minutes.

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur Conradi, ce n'est pas la première fois que nous vous voyons, n'est-ce pas?

M. Conradi: Oui, c'est exact. J'étais avec M. Sallee lors de vos audiences précédentes sur le transport des céréales.

M. Harris: Très bien. Je crois que notre objectif à tous est de trouver une solution à la viabilité de la voie maritime.

N'est-il pas vrai que la LGTO fait gagner de l'argent aux chemins de fer pour le transport des céréales?

M. Conradi: Tout à fait. L'objectif même de la LGTO était de s'assurer que nous gagnions suffisamment d'argent pour nous inciter à réinvestir et à rentabiliser le réseau.

M. Harris: Vous dites que l'option rail-eau devrait être la plus économique. D'autres témoins nous ont parlé de péages et de frais de pilotage et bien entendu ils réclament la réduction de ces coûts. Les pilotes et les administrateurs de la voie maritime répondent: où trouverons-nous l'argent nécessaire pour faire notre travail? C'est un cercle vicieux.

Lorsque vous parlez de réduction des coûts, parlez-vous aussi de ces deux-là en particulier?

M. Conradi: Absolument, entre autres choses. Je comprends fort bien les doléances des transporteurs maritimes à propos des coûts de pilotage. Je ne prétends pas être spécialiste et savoir ce qu'il faut pour naviguer sur la voie maritime, mais ils ne cessent de répéter que leurs propres capitaines naviguent sur cette voie depuis des années et qu'ils connaissent sans doute ces eaux aussi bien que les pilotes. En plus, j'ai entendu parler des salaires que gagnent ces pilotes pour un travail qui pour l'essentiel est saisonnier. Je comprends fort bien les doléances des usagers qui doivent assumer ces coûts dans ces circonstances.

[Texte]

[Traduction]

• 1000

Mr. Harris: I think the cost of stevedoring and grain handling also is a major. . .

Mr. Conradi: Yes, similarly, many of the customers we have in eastern Canada operate silos that are on the St. Lawrence system. They certainly expressed concern to us about the high cost of stevedoring. As best as I can make out, and I certainly don't know any of the details of their labour contracts, they face some of the same productivity issues that we face in the railway business. The work rules are such that you don't really get the productivity that today's grain markets require us to have.

Mr. Harris: Perhaps we could just set those four aside. I think we've talked about them to death, and we're all aware of them.

Do you have any other recommendations or suggestions in areas that we can look at to lower the cost of the seaway operation?

Mr. Conradi: There are a couple we'd throw out. Again, you have to be very careful when you're throwing out those kinds of suggestions in a business that is not your own and in which you clearly are not expert. There are a couple that struck us as seemingly fairly obvious. For example, why should the seaway be saddled with the costs of maintaining bridges that are essentially for highway service and have really nothing to do with their fundamental mission of maintaining a water transportation system?

Mr. Harris: That accounts for about \$3 million a year for the two bridges. I think they operated at a \$5 million deficit last year. That's a help, but that's. . .

Mr. Conradi: Surplus lands would be another. There's no cash cost associated with that.

The other one, and here I don't know how much room there would be for savings, but a major cost of operating the seaway is the whole navigation aids issue. You have to wonder if there isn't some room for savings there through the kinds of commercialization proposals that Minister Young is putting forward.

Mr. Harris: You talk about the idea of the government getting right out of the seaway business and privatizing it, maybe forming a consortium made up of the people who actually use the seaway collectively.

Mr. Conradi: There are various options that could be looked at. Certainly, we haven't examined the merits of one versus another. We have, as I tried to indicate in my opening remarks, a lot of sympathy for the fact that if you're going to move towards a system in which you're charging users, those users should indeed have a larger voice in what they're paying for. That can be accomplished through many different means, and certainly privatization is one of them.

Mr. D.E. (Dan) Stirling (Senior Manager, Marketing, Grain, Heavy Haul, CP Rail System): If I could add a comment here, from the point of view that we're really a partner with the seaway, I think there are things that can be done in the railway system, especially in the country in terms of branch-line rationalization, that will help to lower the overall costs of using the transportation system, the rail and seaway system combined.

M. Harris: Je crois que les frais de manutention sont également. . .

M. Conradi: Oui, c'est la même chose. Beaucoup de nos clients dans l'Est ont leurs propres silos le long du Saint-Laurent. Ils se plaignent du coût élevé de manutention. D'après ce que j'ai cru comprendre—je ne connais pas tous les détails de leurs conventions collectives, bien entendu—ils semblent avoir les mêmes problèmes de productivité que nous. Les règles de travail sont telles qu'il est impossible d'atteindre le niveau de productivité réclamé par les marchés céréaliers d'aujourd'hui.

M. Harris: Laissons ces aspects de côté pour le moment. Nous en avons déjà discuté à fond et nous savons tous de quoi il retourne.

Avez-vous d'autres recommandations ou d'autres suggestions de réduction des coûts de la voie maritime?

M. Conradi: Nous en avons quelques-unes. Encore une fois, faire des suggestions concernant un secteur qui n'est pas le sien et dont on est loin d'être un expert demande de la prudence. Il y a un certain nombre de choses qui nous semblent assez évidentes. Par exemple, pourquoi la voie maritime devrait-elle être responsable du coût de l'entretien de ponts qui pour l'essentiel servent le réseau routier et qui n'ont en réalité rien à voir avec sa mission fondamentale d'exploitation d'un réseau de transport par voie navigable?

M. Harris: Cela fait à peu près 3 millions de dollars par an pour les deux ponts. Je crois que l'année dernière, ils ont fait un déficit de 5 millions de dollars. Cela aide, mais c'est. . .

M. Conradi: Il y a aussi les terrains excédentaires. Cela ne rapporte rien.

Il y a aussi autre chose—je ne sais pas exactement quelles seraient les possibilités d'économie, mais cela coûte très cher à la voie maritime—toute la question des aides à la navigation. On peut se demander si le genre de propositions de commercialisation avancées par le ministre M. Young n'offrent pas la possibilité de réaliser certaines économies.

M. Harris: Vous parlez du retrait total du gouvernement et de la privatisation de la voie maritime en constituant, par exemple, un consortium composé de ses usagers.

M. Conradi: Il y a plusieurs options possibles. Nous n'en avons pas étudié les mérites respectifs. Comme j'ai essayé de l'indiquer dans mes remarques préliminaires, dans la mesure où ce seraient les usagers qui en assumeraient le financement, nous serions tout à fait favorables qu'ils aient beaucoup plus leur mot à dire quant à son administration. Cela peut se faire de différentes manières et la privatisation en est certes une parmi d'autres.

M. D.E. (Dan) Stirling (directeur principal, Marketing-Céréales, Réseau CP Rail): Dans la mesure où nous travaillons en association avec la voie maritime, je crois qu'il y a plusieurs choses que nous pouvons faire à notre niveau, tout spécialement sur le plan de la rationalisation des lignes secondaires, et qui permettraient de réduire le coût total d'utilisation du réseau de transport, du réseau combiné du rail et de la voie maritime.

[Text]

Mr. Harris: What you're suggesting is that if your railway, for example, was able to have an easier route to rationalization and lower your overall costs, then the costs that you're now incurring specifically for grain transportation and for hauling... Is that the only commodity you hauled to the seaway pretty well? That's the main one, I guess.

Mr. Conradi: That's easily the biggest one, yes.

Mr. Harris: if you could lower your costs in other areas of your specific operation, then it would go a long way to easing. . .

Mr. Conradi: Absolutely. Mr. Stirling is absolutely right. You have to look at the costs of grain movement right from the country to the customer's door. The seaway's opportunity is to take advantage of the fact that the rail-water route does include a \$3 per tonne advantage over lake ports in terms of ocean freight, but we can't afford to fritter away that advantage. We have to look at the costs of all partners in that system. In your briefing books and in our written submission you will see there is a chart showing the history of the WGTA freight rate, which of course is a railway cost based freight rate. Essentially, when you do an apples to apples comparison from 1984 and forward, the rate today is exactly where it was ten years ago. We think we have already contributed quite a bit in trying to keep Canadian grain competitive, but we know we're going to be under similar pressures in the years ahead.

• 1005

As we see it, the single largest grain-specific thing that we can do to get costs down is in the branch-line network and the gathering system and some of the operating efficiencies that can go with a smaller, leaner network, tied particularly to larger high-throughput grain elevators.

Mr. Harris: There's a rumour going around that the government is considering the elimination of the WGTA. You've no doubt seen the press.

Mr. Conradi: We're trying to sort out the rumours, just as you are, Mr. Harris.

Mr. Harris: Does that throw your company into a little bit of a panic?

Mr. Conradi: No, I don't think there's any panic around. We're convinced that the western Canadian farmer is a competitive producer of grain and that Canada truly belongs in the international marketplace, and that whatever regulatory regime is put in place we're going to be around to ensure that Canada is in that game. We have made it clear over the years that whether the government changes the method of payment or not, we can live with either decision and we will definitely move the product.

Mr. Harris: Thank you, Mr. Conradi.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): I would like to welcome our chairman, Mr. Comuzzi, to the meeting now.

Mr. Jordan.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Thank you, Mr. Chairman.

It says here that the grain you transport is largely the grain for domestic consumption. You don't transport by rail anything for foreign markets, by moving it east?

[Translation]

M. Harris: Vous voulez dire que si, par exemple, on facilitait la rationalisation de vos lignes, vous pourriez réduire votre coût total et en conséquence les coûts actuels du transport et de l'acheminement des céréales. Est-ce pratiquement la seule marchandise qui voyage par rail et par eau? La principale, je suppose.

M. Conradi: C'est certainement la plus importante, oui.

M. Harris: Si vous pouviez réduire vos coûts dans d'autres secteurs de vos activités, cela faciliterait énormément. . .

M. Conradi: Absolument. M. Stirling a tout à fait raison. Il faut tenir compte du coût du transport des céréales de la ferme au consommateur. Il faut que la voie maritime profite de l'avantage du transport eau-rail qui revient à 3\$ la tonne métrique, sur le fret océanique. Nous n'avons pas les moyens de gaspiller cet avantage. Il faut tenir compte du coût pour tous les participants. Dans les notes d'information et dans notre mémoire se trouve un tableau de l'historique des tarifs de fret de la LTGO, coûts ferroviaires basés sur le taux de fret. Une comparaison réelle montre que depuis 1984, c'est-à-dire depuis 10 ans, ce tarif n'a pas changé. Nous croyons avoir déjà fait notre part pour que les céréales canadiennes restent compétitives, mais nous savons que les pressions resteront les mêmes au cours des prochaines années.

D'après nous, la seule solution pour réduire les coûts c'est la rationalisation du réseau de lignes secondaires et du système de ramassage ainsi que la rationalisation de certaines opérations grâce à un réseau plus fonctionnel, plus compact et grâce tout particulièrement à une productivité accrue des silos.

M. Harris: Selon certaines rumeurs, le gouvernement envisage de supprimer la LTGO. Vous avez certainement dû le lire dans la presse.

M. Conradi: Nous essayons tout comme vous, monsieur Harris, de faire la part du vrai dans ces rumeurs.

M. Harris: Est-ce que cela n'inquiète pas un peu votre compagnie?

M. Conradi: Non, je ne crois pas. Nous sommes convaincus que les agriculteurs de l'Ouest sont des producteurs de céréales compétitifs et que le Canada a tout à fait sa place sur le marché international et que quel que soit le régime adopté, nous ferons tout pour que le Canada la conserve. Nous avons toujours dit que le gouvernement décide ou non de changer la méthode de paiement, cela nous importe peu, et que nous continuerons à transporter ces produits.

M. Harris: Merci, monsieur Conradi.

Le président suppléant (M. Hubbard): J'aimerais souhaiter la bienvenue à notre président, monsieur Comuzzi, qui vient d'arriver. Monsieur Jordan.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Merci, monsieur le président.

Vous dites que les céréales que vous transportez sont principalement destinées au marché intérieur. Quand vous allez vers l'est, vous ne transportez rien à destination des marchés étrangers?

[Texte]

Mr. Conradi: Essentially the movement eastbound for export is the winter movement for the Wheat Board during the non-navigation season. That number can vary considerably from one year to the next. On average we move eastbound, including the winter movement for the Canadian Wheat Board, around a million tonnes a year. It fluctuates from year to year and the big factor driving the fluctuation is the size of that winter movement. Last year it was fairly small. It was about 160,000 tonnes. The year before it was 600,000 tonnes.

Mr. Jordan: Any grain that's moving east now you wouldn't be moving. It would be going by seaway.

Mr. Conradi: Anything for export right now is going by seaway and not by rail.

Mr. Jordan: Could we get along in this country without the seaway, moving grain east?

Mr. Conradi: I think the key question is, can we compete with our principal competitors, the Americans and Europeans, regardless of what the transportation system is? I think what we are saying is that we would like to see market forces and government policies determine the evolution of the system that will serve that purpose, be it all water, or be it all rail, or be it—as we think much more likely—a combination of the two.

Mr. Jordan: I was a little surprised to see where you say that the Russian market is probably gone for good. I was hoping that wasn't the case. Have you anything very specific on which you're basing that idea that there's no more Russian market for Canadian grain? I'd like to think that this is temporary.

Mr. Conradi: No, I think it's essentially permanent. The immediate problem is credit. In the longer term the Russians are probably going to become exporters of grain. They have, in the past, been exporters of grain. They today waste about 30 million tonnes of their crop each year, and 30 million tonnes is the kind of number that Canada exports in a good year. So when they get their economy organized, not only will they not import, but they have the potential to become exporters. But in the interim there may be a few years on and off where they'll take some tonnage and that kind of a thing. I don't think we, as Canadian exporters of grain, can count on that market.

Mr. Jordan: Maybe some day we'll have to import.

Mr. Conradi: I doubt that very much.

Mr. Jordan: You're a little critical here of the high cost of operating the seaway, suggesting that there are areas there in which they could be more conservative or operate things a little more economically. You people have that problem too, though, don't you, in the operation of the railroad?

Mr. Conradi: Absolutely. We make no bones about that. We know we've got a big challenge.

Mr. Jordan: You're working at it.

[Traduction]

M. Conradi: Pour l'essentiel, nos transports vers l'est destinés aux marchés d'exportation se font en hiver, pour la commission du blé, pendant la saison fermée à la navigation. Le volume peut varier considérablement d'une année à l'autre. En moyenne, nous transportons vers l'est, y compris les transports d'hiver pour la Commission canadienne du blé, environ 1 million de tonnes par an. Cela fluctue d'année en année et le facteur le plus important de cette fluctuation est l'importance de ces transports en hiver. L'année dernière, ce volume a été assez minime. Il a été d'environ 160 000 tonnes. L'année d'avant il avait été de 600 000 tonnes.

M. Jordan: En ce moment, les céréales qui vont vers l'est, ce n'est pas vous qui les transportez. Elles empruntent la voie maritime.

M. Conradi: En ce moment, tout ce qui est destiné à l'exportation emprunte la voie maritime et non pas le rail.

M. Jordan: Pourrions-nous nous passer de la voie maritime pour transporter les céréales vers l'est?

M. Conradi: Je crois qu'il faut plutôt se demander si nous pouvons rivaliser avec nos principaux concurrents, les Américains et les Européens, quel que soit le système de transport. En réalité, nous aimerions que ce soient les forces du marché et les politiques du gouvernement qui déterminent l'évolution du système qui permettra d'atteindre cet objectif, que le transport se fasse par eau, par rail ou par—ce qui nous semble le plus vraisemblable—une combinaison des deux.

M. Jordan: J'étais un peu surpris de vous entendre dire que le marché russe avait probablement disparu pour de bon. J'espérais qu'il n'en était rien. Avez-vous des raisons précises de croire qu'il n'y a plus de marché russe pour les céréales canadiennes? J'aimerais pouvoir penser que c'est temporaire.

M. Conradi: Non, je crois que c'est permanent. Le problème immédiat est un problème de crédit. À long terme, les Russes deviendront probablement des exportateurs de céréales. Ils l'ont déjà été dans le passé. Aujourd'hui, ils gaspillent environ 30 millions de tonnes de leurs récoltes chaque année et 30 millions de tonnes, c'est le genre de volume que le Canada exporte les bonnes années. Donc, quand leur économie sera organisée, non seulement ils n'en importeront plus, mais ils seront des exportateurs en puissance. Entre temps, il se peut que pendant quelques années, à l'occasion, ils importent quelques tonnes, mais pas plus. Je ne crois pas que les exportateurs canadiens de céréales puissent compter sur ce marché.

M. Jordan: Peut-être qu'un jour il nous faudra importer.

M. Conradi: J'en doute.

M. Jordan: Vous critiquez quelque peu le coût élevé d'exploitation de la voie maritime, suggérant que dans certains secteurs, ils pourraient être un peu plus conservateurs ou fonctionner d'une manière un peu plus économique. Mais vous aussi, dans l'exploitation du chemin de fer, vous avez ce problème, n'est-ce pas?

• 1010

Mr. Conradi: Absolutely. We make no bones about that. We know we've got a big challenge.

M. Conradi: Tout à fait. On ne s'en cache pas. Nous savons que nous avons un gros défi à relever.

M. Jordan: Et vous y travaillez.

[Text]

Mr. Conradi: I pointed to the bar chart in our brief where we've essentially controlled our costs on grain movement to the point that the rate now is the same as it was 10 years ago—the costs underlying the rate.

But at the same time, our productivity per employee is about 60% of what it is on our major U.S. railway competitors. Our labour costs are higher than those in the trucking industry. We know our work rules are outdated.

So without any question, a return to viability, longer-term viability, for us as a railway does require us to simultaneously address those problems and the restructuring and some of the tax problems we believe we face.

Mr. Jordan: If we could get you both to kind of acknowledge there's a bit of a problem there... I think the seaway people, rather reluctantly maybe, did acknowledge they have some problems. The pilotage one is one that's come up over and over again. There seems to be some suggestion that maybe there's overregulation in that area. I personally am not in a position to agree or disagree with it, but I think it's something we would want to look at if that sort of thing is pricing them out of the market.

You have an obligation too, as they have, to try to get your cost per unit down. If you got yours down, that would put the pressure on them, I would think, to get at theirs.

Mr. Conradi: Sure. That's what competition does.

Mr. Jordan: Yes, okay. I'm glad to see it's in that spirit that you're addressing this. I like the idea of rail-water together, although you are in competition.

But that subsidy thing always is a lot easier said than done. What constitutes a subsidy—if we had had a little more foresight perhaps, the free trade agreement, if we had been able to define what a subsidy was... because you've given examples there. As you know, we could all add to the list of something that's thought of as a subsidy. You know, is clean air a subsidy? I think it is. Somebody's paying for it. You can go on and on and on. At what stage do you say that's as far as we can go?

But when you're all finished and it's all said and done, you still could find other examples where somebody would say, but you're being subsidized here for that. I don't know how far you can go with that, or if it makes any sense to go to the extreme with it.

But I think there are some glaring areas. If the fee you pay for that truck isn't proportionate to the weight of that truck on the highway, that should be easily determined, I would think.

Mr. Conradi: I don't think the determination of infrastructure benefits and the cost share that all users have in that is going to be an easy process. But I think the example you just raised is a very good one.

[Translation]

M. Conradi: J'ai parlé du diagramme à barres, qui se trouve dans notre mémoire, et qui montre que nous avons réussi à limiter nos coûts de transport de céréales au point où le tarif est aujourd'hui le même qu'il était il y a 10 ans—les coûts qui servent de base au tarif.

En revanche, nos employés n'ont que 60 p. 100 de la productivité de nos principaux concurrents ferroviaires américains. Nos coûts de main-d'oeuvre sont plus élevés que ceux qui existent dans le secteur du camionnage. Nous savons que notre réglementation de travail est périmée.

Il est donc certain que pour que le chemin de fer retrouve sa rentabilité à long terme, il faudra faire face à tous ces problèmes à la fois, opérer la restructuration et régler certains de nos problèmes fiscaux.

M. Jordan: Si j'arrivais à vous faire avouer qu'il y a un problème ici... À contrecœur peut-être, les représentants de la voie maritime, eux, ont reconnu qu'ils ont des problèmes. La question du pilotage est sans cesse revenue sur le tapis. On laisse entendre que la réglementation est peut-être trop lourde dans ce domaine. Personnellement, je ne peux pas dire si c'est le cas ou non, mais je pense que c'est une question à examiner si cela coûte cher au point de les chasser du marché.

Comme eux, il vous faut abaisser vos coûts unitaires. Si vous y arrivez, vous les forcerez à en faire autant.

M. Conradi: Bien sûr. C'est le résultat de la concurrence.

M. Jordan: Bon, entendu. Je suis heureux de voir que c'est dans cet esprit que vous abordez la question. J'aime bien l'idée du transport ferroviaire et fluvial combiné, même si vous vous faites concurrence.

Mais cette histoire de subventions, c'est toujours plus facile à régler en paroles qu'en acte. Ce qui constitue une subvention—si nous avons vu plus loin, peut-être, dans l'accord de libre-échange, si nous avons pu définir ce qu'est une subvention... parce que vous nous avez donné des exemples. Comme vous le savez, tous nous pourrions ajouter à la liste de ce qu'on pense être une subvention. Par exemple, la qualité de l'air, est-ce une subvention? Je pense que oui. Il y a quelqu'un qui paie pour ça. On peut allonger la liste indéfiniment. À partir de quel moment tire-t-on un trait?

Mais au bout du compte, il est toujours possible de trouver d'autres exemples de ce qui, pour quelqu'un, représente une subvention. J'ignore jusqu'où on peut aller sans tomber dans l'absurde.

Chose certaine, il y a des évidences. Si le droit à acquitter pour le camion ne correspond pas au poids du véhicule sur la route, cela, on peut le calculer assez facilement, je pense.

M. Conradi: Je ne pense pas qu'il sera facile de calculer les avantages que représente l'infrastructure ni la participation financière de tous les usagers. Toutefois, l'exemple que vous venez de donner est très bon.

[Texte]

I think it should also be a definitely manageable proposition to determine who the beneficiaries are of the roughly \$385 million in navigation support provided to the seaway system by the Coast Guard. Ice-breaking, I would suspect, might be a little more tricky in that you have water level controls and those kinds of things. But I think those are the types of things that need to be done. Some of them are most definitely doable.

Mr. Jordan: Some are easier than others to determine.

Mr. Conradi: Yes.

Mr. Jordan: Well, I don't think I have any further questions, Mr. Chairman. It's just that I like the spirit of what you're saying in that we have a national problem that has to be addressed if we're going to remain—or get, not remain—competitive in a global sense. If we all go at it with the idea that no one's immune. . . You fellows aren't immune. The seaway isn't immune. Maybe collectively, if we could take the broadest possible kind of approach to it, I think. . .

Mr. Conradi: Yes, and this is a concern we have not only as it relates to grain movement from western Canada out through the St. Lawrence, but similarly on the movements we face on our other bulk commodities over the port of Vancouver, for example. It is no accident that the Port of Vancouver and all the major bulk commodity shippers through that port have come together to try to jointly address the problems, including some of the concerns that those shippers and the Port of Vancouver have about railway taxation, for example. It is very much a system issue; it is not just one participant in the system.

[Traduction]

Il devrait être possible, aussi, de déterminer qui sont les bénéficiaires des quelque 385 millions de dollars en aide à la navigation fournis par la Garde côtière à la voie maritime. L'exploitation des brise-glace, j'imagine, c'est quelque chose de peut-être un peu plus délicat si cela comporte aussi la régulation des eaux, par exemple. Quoi qu'il en soit, c'est le genre de chose qu'il faut faire. Pour certains de ces éléments, c'est sûrement faisable.

M. Jordan: C'est plus facile dans certains cas que dans d'autres.

M. Conradi: Oui.

M. Jordan: Eh bien, je ne pense pas avoir d'autres questions, monsieur le président. En tout cas, j'aime votre attitude quand vous dites qu'il s'agit d'un problème national dont il faut s'occuper si nous voulons rester ou devenir concurrentiels à l'échelle mondiale. Si on part de l'idée que personne n'est à l'abri. . . vous, vous n'êtes pas à l'abri. La voie maritime non plus. Ensemble, peut-être, si on arrivait à s'entendre sur une démarche concertée, je pense. . .

M. Conradi: Oui, c'est un problème qui nous préoccupe non seulement à propos du transport des céréales en provenance de l'Ouest, en passant par le Saint-Laurent, mais aussi pour le transport d'autres marchandises en vrac en passant par le port de Vancouver, par exemple. Ce n'est pas une coïncidence si le port de Vancouver et tous les autres grands transporteurs de marchandises en vrac qui transitent par ce port se sont serrés les coudes pour régler ces problèmes, y compris les inquiétudes que les armateurs et les autorités du port ont manifestées à propos de la fiscalité qui frappe les chemins de fer, par exemple. C'est tout le système qui est touché, pas seulement un de ses éléments.

• 1015

Mr. Jordan: Maybe the environment will be the bottom line some day: which one of these things is more environmentally friendly, transporting by rail or transporting by water?

Mr. Conradi: That could become an issue. I would suggest that would be particularly difficult to try to measure, but one day that would be an issue. If environment was driving it, presumably there would be no trucks on the nation's highways either because of the much greater fuel efficiency, environmental friendliness of rail movement versus truck. That one is tough to come to grips with. I can understand where you are coming from. Trying to manage that one might be difficult.

Mr. Jordan: The more environmentally friendly as opposed to the one that is the least environmentally friendly may be a factor.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Jordan.

Mr. Harris, if you would permit, I would give our good chairman here, Mr. Comuzzi, a five-minute period.

Mr. Harris: I couldn't turn Joe down. Go ahead.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): I will go back to you, Mr. Harris.

Mr. Comuzzi (Thunder Bay — Nipigon): Thank you. I apologize for being a few minutes late.

M. Jordan: Peut-être qu'un jour le facteur déterminant sera l'écologie. Autrement dit, lequel de ces éléments est le moins nocif pour l'environnement: le chemin de fer ou le bateau.

M. Conradi: Ça pourrait être le cas. Ce serait particulièrement difficile à mesurer, mais peut-être qu'un jour ce sera le cas. Si l'écologie devait être le facteur déterminant, j'imagine qu'il n'y aurait plus de camions au pays parce que le chemin de fer est beaucoup plus avare d'énergie et plus sûr pour l'environnement. Ça, c'est un problème coriace. Mais je vous comprends. Il sera difficile de venir à bout de cette difficulté.

M. Jordan: Ce qui pourrait devenir un facteur, c'est l'écologie comparée des deux modes.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, monsieur Jordan.

Monsieur Harris, si vous me le permettez, j'aimerais accorder une période de cinq minutes à notre aimable président, M. Comuzzi.

M. Harris: Je suis incapable de dire non à Joe. Allez-y.

Le président suppléant (M. Hubbard): Je reviendrai à vous, monsieur Harris.

M. Comuzzi (Thunder Bay — Nipigon): Merci. Excusez-moi d'être arrivé avec quelques instants de retard.

[Text]

Somewhere in the late 1980s, \$3.2 billion was committed to various ventures in western Canada, of which CP was a substantial recipient. How much of that \$3.2 billion did CP avail themselves of in order to facilitate the upgrading of their track?

Mr. Conradi: I think I would respond this way, Mr. Comuzzi. All the money that went into our double-tracking tunnel initiative through the mountains was raised by CP Rail, either from its shareholders or through capital markets. What enabled us to do that was the fact that the losses we had been incurring since the 1960s on grain movement were stopped by virtue of bringing on the WGTA and establishing a freight rate that allowed us to reinvest to keep the system viable. The moneys we raised for that project were shareholder and capital market moneys. The fact that the losses were stemmed enabled us to raise those moneys, which I don't think any prudent investor would have given to us had we continued to move grain at 5¢ a bushel, as was mandated under the old Crow rate. CP's share of that, which would have been in the order of \$2 billion, roughly half essentially has gone into the branch-line system and into the hopper cars, which of course we do not own. They are owned by the government.

Mr. Comuzzi: You do not need ownership as long as you have usage.

Mr. Stirling: I think the point is that we are not compensated for those ownership costs. Those costs are not included in the WGTA rate structure.

Mr. Comuzzi: You use the cars at no charge.

Mr. Conradi: We have to maintain those cars and we pay for the maintenance of those cars, but I would put it another way. The costs of those cars are not incurred by the producers of Canada. There was a decision taken that the government was going to put that money in and that the farm community should not have to pay for those cars.

Mr. Comuzzi: Approximately half of the \$3.2 billion, although it didn't come in the front door, basically came in the back door. You wouldn't have —

Mr. Conradi: Your wording has an element of under-handedness to it, Mr. Comuzzi, which I would certainly not agree with.

Mr. Comuzzi: We wouldn't have made the investment —

Mr. Conradi: There was a great deal of open and public debate, which you no doubt followed with great interest, because you would have been concerned even then, I am sure, that the railways would be capable of delivering grain to the port of Thunder Bay and keeping the Canadian producer competitive on international markets. I have this suspicion, Mr. Comuzzi, you might have even applauded that investment.

• 1020

Mr. Comuzzi: Thank you for the editorial comment.

When we talk about subsidies, the \$3.2 billion was a subsidy; part of that went to the Ridley Terminal in British Columbia. Am I correct?

[Translation]

Vers la fin des années quatre-vingt, 3,2 milliards de dollars ont été affectés à diverses initiatives dans l'Ouest du pays, et CP a reçu une part considérable de cet argent. Quelle portion de ces 3,2 milliards de dollars le CP a-t-il consacré à la remise en état de ses voies?

M. Conradi: Je vais vous répondre de cette façon, monsieur Comuzzi. Tous les capitaux qui ont servi au doublement de la voie et au tunnel dans la montagne ont été réunis par CP Rail, soit auprès de ses actionnaires ou dans les marchés financiers. Ce qui nous a permis de procéder ainsi, c'est qu'on a pu mettre fin aux pertes que nous subissons depuis les années soixante, au chapitre du transport de céréales, grâce à l'adoption de la LTGO et la fixation d'un tarif de fret qui nous a permis de réinvestir de manière à assurer la rentabilité du système. Les capitaux nécessaires à cette opération venaient des actionnaires et des marchés financiers. Avoir pu juguler les pertes nous a permis de réunir ces capitaux, qu'aucun investisseur prudent, je pense, ne nous aurait avancés si nous avions continué à transporter les céréales à 5c. le boisseau, comme nous y contraignait le tarif du Nid-de-corbeaux. La moitié environ de ce que cela aurait coûté au CP, environ 2 milliards de dollars, a été affectée aux embranchements et aux wagons-trémie qui, évidemment, ne nous appartiennent pas. Ils appartiennent à l'État.

M. Comuzzi: Vous n'avez pas besoin d'en être propriétaire tant et aussi longtemps que vous pouvez vous en servir.

M. Stirling: Ce qui est important, c'est que nous ne recevons pas d'indemnité pour ces coûts de propriété. Ces coûts ne font pas partie du barème de tarifs de la LTGO.

M. Comuzzi: Vous utilisez les wagons gratuitement.

M. Conradi: Mais il faut assumer les coûts d'entretien. Mettons les choses autrement. Le coût que représente ces wagons n'est pas assumé par les producteurs canadiens. Le gouvernement a décidé d'injecter cet argent sans que les agriculteurs n'aient à payer pour ces wagons.

M. Comuzzi: La moitié environ des 3,2 milliards de dollars, c'était plus en dessous de la table que par dessus. Vous n'auriez pas pu. . .

M. Conradi: Les mots que vous utilisez ont une connotation péjorative, monsieur Comuzzi, que je n'admets pas du tout.

M. Comuzzi: Vous n'auriez pas pu investir. . .

M. Conradi: Il s'est tenu au grand jour un débat que vous avez sûrement suivi avec beaucoup d'intérêt car vous vouliez sûrement que les chemins de fer continuent de livrer les céréales au port de Thunder Bay et maintenir la compétitivité des producteurs canadiens sur les marchés internationaux. Je serais même porté à croire, monsieur Comuzzi, que vous étiez en faveur de cet investissement.

M. Comuzzi: Merci de nous avoir donné votre interprétation des choses.

Vous avez parlé des subventions. Les 3,2 milliards de dollars, c'était une subvention. Une partie de cet argent a été affectée au terminal de Ridley en Colombie-Britannique, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Conradi: I'm not sure what makes up the \$3.2 billion. Undoubtedly, if you've included Ridley in there, some of it would have probably gone to it.

Mr. Comuzzi: Well, \$200-and-some-odd million was written off this year as against that \$3.2 billion, if the budgets are correct, which I suspect they are.

The reason for my questioning is that we hear a lot of talk about subsidizing the seaway, yet in the numbers that we've heard over the last number of hearings, they were never in the neighbourhood of billions of dollars. No one seems to like to acknowledge that.

Mr. Conradi: I'd like to respond a little more to your question.

I think you can make a very convincing case that the branch-line rehabilitation funds and the money that went into government hopper cars were essentially a decision to help restore grain movement to viability.

If you were to look at the kinds of losses that the two railways were incurring for grain movement from the 1960s forward until such time as the WGTA was brought into effect, we estimate that for CP Rail alone, those losses would have been in the neighbourhood of \$2 billion.

I think you could make a pretty good case that in essence that infusion of capital was nothing more than an attempt to get the system back up and running, taking into account the losses that the railways had been incurring in grain movement.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): One more question, Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: Thank you, Mr. Chairman. I have two questions. May I?

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): We'll grant you two.

Mr. Comuzzi: Thank you. Regarding the traditional markets that up to this point in time had been serviced by the seaway, we've heard substantial amounts of evidence that some of those markets are now being serviced by the west coast. I think it's fairly factual, inasmuch as a lot of the American markets are servicing the markets in Europe and in other parts of the continent. The Americans are using the seaway and in some of those markets we're using the west coast.

It seems to me that CP Rail would be the beneficiary of the fact that they're being used by the west coast. Would that be correct, by the fact that our grain would be flowing west instead of east?

Mr. Conradi: No, we'd be quite happy to move it either east or west. We're quite indifferent as to what way it moves.

Mr. Comuzzi: The second part of that question is this. I wasn't really clear on your answer to Mr. Jordan on whether CP Rail really feels the seaway is a viable competitive alternative or whether it's not. We always hear about subsidizing the seaway and not the railways. Would you want to reply to that again for me, please?

Mr. Conradi: We honestly think the studies we've done suggest to us that the lowest-cost way of moving grain to the markets that are best served off the St. Lawrence are going to be rail to Thunder Bay and water beyond. Yes, we think there is a substantial role to be played by lake carriers and the seaway system for the movement of roughly eight million tonnes per year of grain for export.

[Traduction]

M. Conradi: Je ne sais trop exactement de quoi étaient composés les 3,2 milliards de dollars. Évidemment, si vous avez fait entrer Ridley dans le calcul, j'imagine qu'une partie de l'argent y a été affectée.

M. Comuzzi: Eh bien, quelque 200 millions de dollars sont passés aux profits et pertes cette année sous ces 3,2 milliards de dollars, si les budgets sont exacts, ce que j'imagine être le cas.

Si je pose la question, c'est qu'on entend beaucoup parler de subventions versées à la voie maritime; pourtant, dans les chiffres que nous avons entendus au cours des dernières audiences, jamais cela n'a avoisiné les milliards de dollars. Personne ne semble le reconnaître.

M. Conradi: J'aimerais vous donner des précisions.

Je pense que l'on peut prouver que les crédits du programme de remise en état des embranchements et l'argent consacré aux wagons-trémie du gouvernement découlaient d'une décision destinée à rentabiliser le transport des céréales.

Si vous examinez les pertes que les deux chemins de fer ont subies, au chapitre du transport céréalier, entre les années soixante et le moment de l'adoption de la LTGO, nous pensons qu'uniquement pour CP Rail, ces pertes tourment autour de deux milliards de dollars.

On peut soutenir à bon droit, je crois, que cette injection de capitaux n'était rien d'autre qu'une tentative pour remettre en activité le système, compte tenu des pertes que les chemins de fer avaient subies au chapitre du transport céréalier.

Le président suppléant (M. Hubbard): Une autre question, monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Merci, monsieur le président. J'ai deux questions. Je peux?

Le président suppléant (M. Hubbard): D'accord.

M. Comuzzi: Merci. En ce qui concerne les marchés traditionnels qui jusqu'à ce jour ont été desservis par la voie maritime, de nombreux témoignages montrent que certains de ces marchés sont maintenant desservis par la côte ouest. Je crois que c'est le cas, dans la mesure où une bonne partie des marchés américains desservent les marchés d'Europe et d'ailleurs sur le continent. Les Américains se servent de la voie maritime et dans certains de ces marchés, nous utilisons la côte ouest.

Il me semble que CP Rail bénéficie du fait qu'on a recours à ses services sur la côte ouest. Est-ce que c'est le cas, étant donné que nos céréales vont vers l'ouest plutôt que vers l'est.

M. Conradi: Non, que ce soit vers l'ouest ou vers l'est, cela nous est égal. Dans un sens ou dans l'autre.

M. Comuzzi: Voici le deuxième volet de ma question. Je n'ai pas vraiment compris, lorsque vous avez répondu à M. Jordan, si pour CP Rail la voie maritime constitue ou non un concurrent rentable. On nous dit toujours que la voie maritime reçoit des subventions mais pas les chemins de fer. Pourriez-vous me redonner votre réponse?

M. Conradi: Nous pensons très sincèrement que, d'après nos études, le mode de transport de céréales le moins coûteux à destination des marchés qui sont desservis par le Saint-Laurent, c'est le chemin de fer jusqu'à Thunder Bay et le bateau après. Oui, nous pensons qu'un rôle considérable peut être joué par les cargos hors mer et la voie maritime pour le transport des quelque 8 millions de tonnes par année de céréales destinées à l'exportation.

[Text]

Mr. Comuzzi: So you said, if I'm correct, to move the grain to the port by rail and then by water is the most efficient way to do it.

Mr. Conradi: Yes, that's what our studies all suggested. That's likely to remain the lowest cost system for export movement for some time.

Mr. Comuzzi: This is my last question, Mr. Chairman.

When we talk about the non-competitive nature of the railways in Canada, our labour costs and our work rules and so on, how did we get ourselves in that position? It happened over a number of years. Knowing full well that we were going to be competitive with the United States' railways, how did we allow ourselves to get into such an uncompetitive mode?

Mr. Conradi: I think there are probably a bunch of things.

The greater focus that we're putting on it now has been a product of the more competitive natures of the markets that we operate in today. The bulk commodity markets certainly are a lot more competitive than they used to be back in the early 1980s. Those were boom times. There wasn't anybody moving commodities of one kind or another who wasn't making a lot of money at it. When you make a lot of money at it, I think it's human nature not to look as closely at your costs, including labour costs, as you might otherwise.

• 1025

I don't think that issue had as much attention back then as it does now, given the changing nature of our markets.

We also have concerns that the nature of labour negotiations in the railways has been such that you have a strike and one week later you're legislated back to work. So strikes are certainly not allowed to function as a means of trying to correct that situation. I know there are concerns that the mediation arbitration process you inevitably get into in that environment doesn't always produce the kinds of solutions to the real problems you face.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Comuzzi.

I would like to welcome Mr. Guimond now. Michel, I'll probably just let you think through this process and listen a little before I give you some time for questions.

Mr. Harris: Mr. Conradi, as I see it, you're here looking for the government to do something to help CP Rail lower its costs and make some more money, although I know you're operating at a deficit.

You seem to be asking for three things: a softening of the regulations covering rail rationalization; a lowering of the taxation levels on fuel and other operating costs you currently pay; and a lowering of the lease payment on your rail-line roadways.

From the government's point of view, does that sort of sum up what you're looking for?

Mr. Conradi: We're also looking for government policies that would facilitate eastern restructuring, but I think our concerns go beyond that.

[Translation]

M. Comuzzi: Si je vous ai bien compris, vous avez dit que la façon la plus efficace c'est de transporter les céréales jusqu'au port par le chemin de fer puis par bateau.

M. Conradi: Oui, c'est ce que montrent nos études. Pendant un bon moment encore, ce sera probablement le mode de transport le moins coûteux pour les exportations.

M. Comuzzi: Voici ma dernière question, monsieur le président.

Lorsque l'on parle du manque de compétitivité des chemins de fer au Canada, de nos coûts de main-d'oeuvre et de notre réglementation du travail, j'aimerais savoir comment nous nous sommes retrouvés dans cette situation. Cela s'est fait sur un certain nombre d'années. Nous savions bien que nous allions faire face à la concurrence des chemins de fer américains; comment nous sommes-nous laissés entraîner à devenir si peu concurrentiels?

M. Conradi: Pour quantité de raisons, je crois.

Si on s'y intéresse davantage aujourd'hui, c'est parce que les marchés sont plus concurrentiels aujourd'hui que jamais. Les marchés de marchandises en vrac, en tout cas, le sont beaucoup plus qu'au début des années quatre-vingt. C'étaient les années de vaches grasses. Quiconque transportait des marchandises faisait d'énormes bénéfices. Quand on gagne beaucoup d'argent, on n'est pas trop porté à examiner ses coûts, y compris les coûts de main-d'oeuvre.

Cette question ne faisait pas l'objet d'autant d'attention à l'époque qu'aujourd'hui, si l'on considère l'évolution des marchés.

Et puis, les relations de travail dans les chemins de fer ont toujours été telles que s'il y avait une grève, une semaine plus tard une loi imposait le retour au travail. Les grèves n'ont donc pas pu permettre de corriger la situation. De plus, le processus de médiation et d'arbitrage qui nous est imposé dans ce genre de situation n'aboutit pas toujours à une solution aux vrais problèmes.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, monsieur Comuzzi.

Je souhaite maintenant la bienvenue à M. Guimond. Michel, je vais vous laisser écouter et réfléchir un petit peu à tout cela et puis je vous donnerai du temps pour poser des questions.

M. Harris: Monsieur Conradi, vous êtes ici dans l'espoir que le gouvernement fera quelque chose pour aider CP Rail à abaisser ses coûts et réaliser des bénéfices, même si votre exploitation est actuellement déficitaire.

Vous semblez demander trois choses. Un adoucissement des règles régissant la rationalisation du chemin de fer; une baisse des taxes sur le combustible et d'autres intrants et la baisse des paiements de location que vous versez pour l'emprise.

Est-ce bien cela que vous attendez du gouvernement.

M. Conradi: Nous voulons aussi des politiques qui favoriseraient la restructuration dans l'Est, mais cela ne s'arrête pas là.

[Texte]

We really see ourselves as partners in a chain for the movement of Canadian grain to export position. We therefore also encourage the kinds of initiatives Minister Young seems to be contemplating when he talks about such things as user-pay, user-say, integrated transportation policy and so on.

We feel there is room in those kinds of initiatives to make the entire system more competitive.

Mr. Harris: I guess one of the things we've noticed on this committee since we started is that when witnesses come before us, they all have suggestions about what we need to do. For example, you say we need to improve workforce flexibility and take better advantage of the technology we already have. I assume that means you want to be able to renegotiate some of your labour contracts and cut some.

You also say we need to encourage the best use of Canada's infrastructure dollars in an environment that fosters equitable competition between all modes of transport.

We can figure out what you mean by that, but we need to be productive on this committee. Witnesses come before us such as yourself, who are experts in the handling of grain by rail. You not only know how your own company operates, but to stay in business you have to have a thorough understanding of your competition.

It would be nice if witnesses who come before us would say that if we did a certain thing, they could lower the cost by a certain amount and start to break down the suggestions they bring into dollars and cents. You probably know more about handling grain by rail than anybody in this room. You know all the obstacles you face and you know, or at least you're probably able to get in a timely manner, the dollars and cents attached to some of the things you would like to see done.

I would like to see this begin to happen so that when we hear witnesses, instead of simply presenting examples of problems, which we already know exist, and suggestions that might be quite large in scope, we could tie it to specific costs. So I would make that suggestion, if you can help this committee out.

Mr. Conradi: I can help in part. One of the things we feel is needed in terms of equitable competition is the elimination of fuel taxes on railway diesel fuel. Insofar as grain movement is concerned, that works out at about \$1.19 per tonne. Multiply that by the number of exports—\$30 million in a good year—and you have some savings from the system right there, which is money in the farmers' jeans.

Mr. Harris: Would you be prepared to make available to the members of this subcommittee a brief with some hard numbers attached to it?

Mr. Conradi: I can't answer all of the questions on all of the savings on all of the different issues that are before you, but certainly on that one we can.

[Traduction]

À nos yeux, nous sommes un maillon de la chaîne dans le transport des céréales canadiennes destinées à l'exportation. C'est pourquoi nous appuyons les initiatives comme celles du ministre Young lorsqu'il a parlé de l'utilisateur payant et de l'utilisateur participant, de la politique de transport intégrée, etc.

Il nous semble que ces initiatives permettront de rendre le système plus concurrentiel.

M. Harris: J'ai constaté que les témoins qui comparaissent ici ont tous des suggestions sur ce qui devrait être fait. Par exemple, vous dites qu'il faut assouplir la main-d'œuvre afin de pouvoir tirer meilleur parti de la technologie que nous avons déjà. J'imagine que cela signifie que vous voulez pouvoir renégocier une partie des conventions de travail et effectuer des compressions.

Vous dites aussi qu'il faut encourager le meilleur usage des dollars consacrés à l'infrastructure du Canada, dans un contexte qui favorise une concurrence équitable entre tous les modes de transport.

On peut comprendre ce que vous voulez dire par là, mais le comité doit toutefois être productif. Des témoins comme vous viennent ici. Ce sont des spécialistes dans le domaine du transport du grain par chemin de fer. Non seulement vous savez comment fonctionne votre entreprise, mais pour survivre il vous faut aussi bien connaître la concurrence.

Ce serait bien si les témoins qui viennent comparaître nous disaient que, si nous faisons telle ou telle chose, ils pourraient abaisser leurs coûts de tant, et s'ils pouvaient associer un coût précis à leurs suggestions. Vous en savez peut-être plus sur le transport du grain par chemin de fer que n'importe qui d'autre dans cette salle. Vous connaissez tous les obstacles auxquels vous faites face et vous savez probablement—ou en tout cas vous pourriez obtenir l'information en temps utile—la valeur exacte des mesures que vous voudriez nous voir prendre.

• 1030

J'aimerais que les témoins agissent plus souvent ainsi au lieu de nous énumérer une série de problèmes, dont on sait déjà qu'ils existent, et des suggestions qui peuvent avoir de grandes ramifications. J'aimerais qu'ils nous donnent des coûts précis. C'est une suggestion que je vous fais, cela aiderait le comité.

M. Conradi: C'est en partie possible. Pour qu'il y ait concurrence équitable, nous estimons qu'il faudrait éliminer la taxe sur le carburant diesel utilisé par les chemins de fer. Pour le transport des céréales, cela revient à environ 1,19\$ la tonne. Multipliez ce chiffre par le volume d'exportation—30 millions de dollars, c'est une bonne année—et vous avez une assez bonne idée des économies à l'échelle du système, de l'argent qui reste dans la poche des agriculteurs.

M. Harris: Accepteriez-vous de préparer pour le sous-comité un mémoire contenant certains de ces chiffres?

M. Conradi: Je ne peux pas répondre à toutes les questions concernant les économies qui pourraient être réalisées sur chacun des points que vous étudiez, mais dans ce cas-ci c'est sûrement possible.

[Text]

Also, the Senior Grain Transportation Committee did do a study on the magnitude of savings from branch-line rationalization. They talked in terms of 1,000 or 1,400 miles of track coming out. The magnitude of savings they identified in that study was in the order of \$27 million.

Mr. Harris: That would be a particular help, I think, if you could do something like that in the near future. Thank you.

Thank you, Mr. Chairman.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): As chairman, I have just a couple of questions.

We've heard about a lot of grain being moved to western Europe, North Africa, and Brazil and going across the Rockies to the western Pacific ports and through Panama. In your opinion, why is that happening?

Mr. Conradi: I think the biggest single reason would have to do with ocean freight rates, which are intensely competitive and changeable. It depends in part on the competition for the larger type of vessels that you can move off the west coast and into Europe and how those rates get set versus the competition for the movement of the kinds of vessels that typically ply the Atlantic. That would be the single biggest reason.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): So you're saying, then, that it's the size of the vessel rather than the water as a system of transportation.

Mr. Conradi: It's the marketplace for ocean freight rate, and vessel size is one component of that.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Secondly, the \$1.19 that you mentioned, is that federal tax or federal and provincial taxes?

Mr. Conradi: That includes both federal and provincial. The single largest component of that would be federal, the 4¢ per litre excise tax that exists on railway diesel fuel. I don't have that breakdown with me right now but I can certainly get it for you.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): The 4¢ is federal. What would the provincial rate be?

Mr. Conradi: It varies from province to province. The highest rate is in Saskatchewan, which is 15¢ per litre, and of course Saskatchewan typically originates about half of the grain moving for export. Alberta would now be in second place. I believe they are at about 12¢ a litre. Manitoba would be third, and they're down around 7¢ a litre right now. We can get you that exact information.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): So the provinces that produce the grain are putting the highest cost onto the system with excise taxes. It seems rather ironic.

Mr. Conradi: The largest take is federal because the 4¢ per litre applies to grain movement in all provinces, whereas the provincial taxes, while higher on a cents-per-litre basis, are collected only for movement within their respective provinces.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Those three western provinces—Manitoba, Saskatchewan, and Alberta—have the highest excise taxes on fuel of any province in Canada.

[Translation]

De plus, le Comité supérieur du transport du grain a réalisé une étude sur l'ampleur des économies attribuables à la rationalisation des embranchements. L'hypothèse était de supprimer entre 1 000 et 1 400 milles de voie ferrée. Dans cette étude, on a estimé à 27 millions de dollars les économies possibles.

M. Harris: Cela nous aiderait tout particulièrement si vous pouviez nous préparer quelque chose de ce genre sous peu. Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président suppléant (M. Hubbard): Comme président, je n'ai qu'une ou deux questions.

On a beaucoup parlé du transport des céréales vers l'Europe de l'Ouest, l'Afrique du Nord, le Brésil, en traversant les Rocheuses jusqu'aux ports du Pacifique et en passant par Panama. Selon vous, à quoi faut-il attribuer cela?

M. Conradi: La principale raison, ce sont les tarifs de fret océanique, qui sont très variables à cause d'une concurrence féroce. Cela dépend en partie de la concurrence pour les navires plus gros que l'on peut faire passer de la côte ouest à l'Europe et la façon dont ces tarifs sont fixés en fonction de la concurrence pour le transport au moyen du genre de navires qui naviguent normalement dans l'Atlantique. C'est la principale raison.

Le président suppléant (M. Hubbard): Vous dites donc que c'est la dimension des navires plutôt que le mode de transport océanique.

M. Conradi: C'est le marché des tarifs de fret océanique, et la dimension de navires c'est un des facteurs.

Le président suppléant (M. Hubbard): Deuxièmement, la somme de 1,19\$ dont vous avez parlé, c'est la taxe fédérale ou la taxe fédérale et provinciale combinée?

M. Conradi: La taxe fédérale et la taxe provinciale. La fraction la plus importante est fédérale, les 4c. du litre en taxe d'accise qui frappe l'essence diesel. Je n'ai pas de ventilation sous les yeux, mais je pourrais sûrement vous en obtenir une.

Le président suppléant (M. Hubbard): Les 4c. représentent la taxe fédérale. Que représente la taxe provinciale?

M. Conradi: Cela varie d'une province à l'autre. Le taux le plus élevé est en Saskatchewan, 15c. le litre, et, évidemment, c'est de la Saskatchewan que provient environ la moitié des céréales destinées à l'exportation. L'Alberta arrive maintenant au deuxième rang. Je pense que c'est environ 12c. le litre. La Manitoba vient en troisième place, avec 7c. le litre environ actuellement. Nous pourrions vous obtenir les renseignements exacts.

Le président suppléant (M. Hubbard): Ce sont donc les provinces céréalières qui font le plus monter les coûts avec leur taxe d'accise. Ça semble paradoxale.

M. Conradi: Non, la fraction la plus importante est fédérale parce que les 4c. du litre s'appliquent au transport de céréales dans toutes les provinces, tandis que les taxes provinciales, même si elles sont plus élevées, ne sont perçues que pour le transport dans la province en cause.

Le président suppléant (M. Hubbard): Ces trois provinces de l'Ouest—le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta—ont la taxe d'accise la plus élevée sur le carburant de toutes les provinces canadiennes.

[Texte]

Mr. Conradi: Those are the three highest, yes.

I don't have all the details in my head, but we'll be happy to send you that information.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Part of your assertion in terms of transportation is that as a railway company, you feel you are not being treated fairly by some of the other forces in the marketplace. It's my understanding that in the past CP has been involved with trucking, which you say has an advantage over rail, and with shipping. Are you still involved with shipping?

[Traduction]

M. Conradi: Oui, ce sont les trois plus élevées.

Je n'ai pas toute l'information en tête, mais nous nous ferons un plaisir de vous la faire parvenir.

Le président suppléant (M. Hubbard): Vous avez dit entre autres que, comme compagnie de chemin de fer, vous estimez ne pas être traité de la même façon par certains autres acteurs sur le marché. Je crois savoir que par le passé, le CP a été associé avec l'industrie du camionnage, laquelle, selon vous, est avantagée par rapport au chemin de fer, et à celle de la navigation. Avez-vous toujours des liens avec la navigation?

• 1035

Mr. Conradi: We are in the container shipping business across the Atlantic.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Across the Atlantic. With ships under Canadian flags or flags of convenience?

Mr. Conradi: They would not be Canadian flags, but I'm not sure what flag they're under. I know at one point they were Belgian. I honestly don't know what flag they're flying under now.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Would you say that the main thesis of your presentation to us is to eliminate subsidies and put everything on the level playing field, in terms of all modes of transportation? Our minister seems to be giving us that agenda. Is that your recommendation to this committee, with your red book presentation, with your submission this morning?

Mr. Conradi: I think what we're saying is that all subsidies —

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): I have to be careful with the red book, don't I, because it's your red book, not ours.

Mr. Conradi: Yes. I think the point the minister is making, which we concur with, is that you really need to look at all subsidy programs, who benefits and whether they are really needed in the interests of a competitive transportation system. There might be some conclusions out of it that there still is a role for some subsidies. But essentially we're saying they all deserve a very serious review. They are distorting and they have impacts in the marketplace that prevent us from getting where we really need to get; that is, the lowest, best service transportation system.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you.

I'll now defer to Mr. Guimond. Michel, we have approximately seven or eight minutes left. We'll give you 10, and then there will probably be a few concluding remarks on behalf of CP if they would like to offer them.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): I have one question. Thank you, Mr. Chairman. I apologize for my late arrival. We had a press conference.

You will understand me if I speak in French? There is no problem?

M. Conradi: Nous avons des intérêts dans le transport par conteneurs dans l'Atlantique.

Le président suppléant (M. Hubbard): Dans l'Atlantique. Avec des navires qui battent pavillon canadien ou des pavillons de complaisance?

M. Conradi: Ils ne battent pas pavillon canadien, mais je ne sais pas exactement sous quel pavillon ils sont. Je sais qu'à un certain moment ils battaient pavillon belge. Honnêtement, je ne sais pas de quel pavillon il s'agit aujourd'hui.

Le président suppléant (M. Hubbard): Diriez-vous que, essentiellement, votre position c'est que vous voulez éliminer les subventions et mettre tous les modes de transport sur un pied d'égalité? C'est ce que semble nous demander le ministre. Dans votre mémoire, dans votre livre rouge, est-ce bien ce que vous recommandez au comité?

M. Conradi: Ce que nous disons, je crois, c'est que toutes les subventions. . .

Le président suppléant (M. Hubbard): Je dois faire attention quand je parle du livre rouge, n'est-ce pas, parce que c'est votre livre rouge, pas le nôtre.

M. Conradi: Oui. La position du ministre, que j'appuie, c'est qu'il faut vraiment examiner tous les programmes de subvention, voir qui en profite et déterminer s'ils sont vraiment nécessaires si l'on veut un système de transport concurrentiel. Peut-être arrivera-t-on à la conclusion que certaines de ces subventions ont leur raison d'être. En tout cas, nous disons qu'elles méritent toutes un examen approfondi. Elles faussent le marché et nous empêchent de créer ce qui doit être créé, c'est-à-dire le meilleur système de transport qui soit au coût le plus bas qui soit.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci.

Je vais maintenant donner la parole à M. Guimond. Michel, il nous reste environ sept ou huit minutes. Je vais vous en accorder 10 avant de donner le dernier mot aux représentants du CP, s'ils le souhaitent.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): J'ai une question. Merci, monsieur le président. Excusez-moi d'être arrivé en retard. Nous avons une conférence de presse.

Vous allez me comprendre si je parle en français? Il n'y a pas de difficultés?

[Text]

Mr. Conradi: *Oui.***Mr. Guimond:** Okay. I think we spoke together.

À la page 2, du rapport que j'ai ici, vous dites que le bassin du Mississippi pourrait ultérieurement faire concurrence aux céréales canadiennes. Cependant, d'après les études de CP Rail, le trajet au Canada, par rail et par eau, via le Saint-Laurent, devrait être moins coûteux.

Pouvez-vous nous donner quelques explications? Est-ce que ce sont des études internes? Est-il possible d'obtenir l'information, que vous nous la fassiez parvenir? Je vais vous avouer que, depuis le début de ce Comité, c'est ma crainte de voir le trafic s'éroder—en plus du trafic de Thunder Bay—en favorisant Vancouver. Je pense que mes collègues du Comité sont maintenant de plus en plus convaincus, et les statistiques le démontrent, que cela a favorisé le port de Vancouver. J'ai encore des craintes quant au Mississippi. Pourriez-vous nous renseigner sur ces études? Vous pourriez les faire parvenir au Comité?

Mr. Conradi: The study obviously looks very hard at both rail and water costs. As a matter of competitive interest we don't disclose our own costs, for fear of what that might mean in our competition. But the conclusions of that study really were that with the exception of a few smaller markets in the Caribbean and in eastern Mexico and Colombia, I believe, in South America, the lowest cost of routing, for getting grain to the markets, which I've identified in the paragraph that you have just read, is indeed a rail-water combination... over the St. Lawrence ports.

We're comfortable with that, as a basic conclusion for us as a railway. We have a rail line that goes right down to the Mississippi River system. So in that sense, you could quite simply say that we're neutral, but our conclusion showed that the St. Lawrence Seaway rail-water route really should be the lower cost route.

M. Guimond: Lorsque vous dites:

Les chemins de fer doivent, sans délai, supprimer l'excédent de lignes secondaires tributaires du transport céréalier et se restructurer fondamentalement dans l'Est du Canada.

Ce commentaire s'inscrit-il dans la même foulée que vos discussions avec votre compétiteur, le CN, en vue d'une fusion à l'est de Winnipeg?

• 1040

Mr. Conradi: Oh, absolutely. That is the principal formula we are examining for restructuring in the east, but we're also saying, as you point out, that it needs to be accompanied insofar as grain movement is concerned with a restructuring of the branch-line system out west.

M. Guimond: Cependant, à l'ouest de Winnipeg, envisagez-vous de fermer des lignes secondaires parce qu'elles ne sont plus rentables?

Mr. Conradi: Most definitely so. CP alone has about 3,000 miles of grain-dependent branch lines in western Canada. The number of CN is similar and there's no question that those lines are high-cost. They don't have enough traffic to really warrant retention in the system, and total system costs can come down by removing those lines from the network.

[Translation]

M. Conradi: *Oui.***M. Guimond:** Entendu. Nous nous sommes déjà parlé, je crois.

On page 2 of your statement, you say that the Mississippi River system may be a future competitive option for Canadian grain but CP Rail system studies suggest that the Canadian rail-water option over the St. Lawrence should be lower cost.

Could you give some explanation? Are these in-house studies? Would it be possible to get the information? Could you send it to us? I must say that since we started our deliberations, I am concerned that the traffic will erode—in addition to the Thunder Bay traffic—to the benefit of Vancouver. I believe my colleagues are increasingly convinced of this fact and statistics show that it has benefited the Port of Vancouver. I am still worried about the Mississippi. Could you give us some information on those studies? Could you send them to the committee?

M. Conradi: Dans ces études, on a examiné de très près les coûts du transport ferroviaire et du transport fluvial. À cause de nos concurrents, nous ne divulguons pas nos coûts, pour ne pas nuire à notre compétitivité. Toutefois, les conclusions de ces études montrent qu'à l'exception d'un petit nombre de marchés plus petits dans les Antilles, sur la côte est du Mexique et en Colombie, et je crois en Amérique du Sud, le transport le moins coûteux, pour amener les céréales dans les marchés, que j'ai énumérés dans le paragraphe que vous venez de lire, c'est effectivement la combinaison rail-bateau en passant par les ports du Saint-Laurent.

Cette conclusion ne nous dérange pas. Nous avons une ligne de chemin de fer qui longe le bassin du Mississippi. En ce sens, nous sommes donc tout à fait impartiaux, mais nous sommes arrivés à la conclusion que le mode rail-bateau en passant par la voie maritime du Saint-Laurent est la combinaison la moins coûteuse des deux.

Mr. Guimond: When you say:

Railways must urgently rationalize overcapacity in the grain dependent branch line network and fundamentally restructure in Eastern Canada.

Is this comment a result of your discussions with the competition, CN, with a view to joining forces East of Winnipeg?

M. Conradi: Oh, absolument. C'est la principale formule que nous examinons pour la restructuration à l'est, mais nous disons également, comme vous le signalez, que pour le transport des céréales, cela doit s'accompagner d'une restructuration du réseau de lignes secondaires dans l'Ouest.

Mr. Guimond: However, are you also thinking of closing branch lines west of Winnipeg because they are no longer viable?

M. Conradi: Absolument. À lui seul, le Canadien Pacifique a environ 3 000 milles de lignes secondaires tributaires du transport céréalier dans l'Ouest canadien. Pour le CN, les chiffres sont semblables et il ne fait aucun doute que ces lignes sont très coûteuses. Le trafic sur ces lignes n'est pas suffisant pour justifier le maintien du réseau et il serait possible de réduire les coûts totaux du réseau en éliminant ces lignes.

[Texte]

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Conradi: Mr. Guimond, I believe it was you, when Mr. Jean-Guy St-Onge of Bunge was before you, who asked some questions about turn times on movements to Quebec City in particular. I know he was quizzed quite a bit about that. I believe it might be worthwhile just to give you some idea of what we are dealing with—speaking here, of course, about the winter movement for the Wheat Board this past year.

For the record, our average movement, turn-time, for the Wheat Board this winter, to Quebec City out of the country and out of Thunder Bay, in combination, was just over 15 days. The average turn-time into Thunder Bay and back out west this year to the end of May has been in the order of 20 to 21 days. So during the course of this winter, our ability to move rail direct into Quebec City actually was a net benefit to the system in terms of car utilization.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): We do have a few more minutes. Mr. Comuzzi.

Mr. Comuzzi: On that railcar issue, am I correct that the 15 days—take any point in the west to Quebec City and return to reload that car.

Mr. Conradi: Yes, that was an average on movements. I can give you a further break-out, Mr. Comuzzi. When we moved cars right out of the country, out of the large inland terminal on the prairies direct to Quebec City, not going into Thunder Bay, there we averaged about 19 days.

Mr. Comuzzi: The 15 days. . .

Mr. Conradi: The 15 days—let me explain. When we moved grain from elevators in Thunder Bay to Quebec City, we averaged 13 days—to Quebec City and back. So the average of the two is 15 days.

During the same period this winter we averaged around 22 days from the country into Thunder Bay and back out into the country, and that was a fairly high number this year. Normally it would be better. It was made higher this year by some of the unusual circumstances that we've discussed with you before, including the crop mix and the fact that there's a lot of congestion in the yard in Thunder Bay as a result.

Mr. Comuzzi: Do you have those numbers available?

Mr. Conradi: I'd be happy to provide those.

Mr. Comuzzi: Thank you. On that car issue we were talking about, the turnaround time, the numbers you're giving are. . . I'm not going to say contrary; I'm going to say deserve further inspection, because we've heard from different sources—I'm thinking of the Grain Transportation Agency—that don't reflect those numbers.

Mr. Conradi: Yes. You have to be careful what time period you're looking at and what numbers are there. For example, the numbers I've just talked about are December through April numbers.

[Traduction]

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

M. Conradi: Monsieur Guimond, c'est vous je crois qui avez posé quelques questions à M. Jean-Guy St-Onge de Bunge sur les durées de rotation, en particulier pour les transports de céréales vers la ville de Québec. Je sais qu'on lui a posé pas mal de questions à ce sujet. Il serait bon, je crois, que je vous donne une idée de ce dont il s'agit: je vous parlerai, bien sûr, des transports effectués l'hiver dernier pour la Commission canadienne du blé.

Aux fins du procès-verbal, je tiens à préciser que pour les transports de la Commission canadienne du blé cet hiver, la durée de rotation moyenne des élévateurs vers la ville de Québec en passant par Thunder Bay était d'un peu plus de 15 jours. Cette année, jusqu'à la fin de mai, la durée de rotation moyenne entre Thunder Bay et l'Ouest était de l'ordre de 20 à 21 jours. Ainsi, pendant l'hiver, le réseau a tiré un avantage net de notre capacité de transporter les céréales par chemin de fer directement à Québec puisqu'il a permis une meilleure utilisation des wagons.

Le président suppléant (M. Hubbard): Il nous reste encore quelques minutes. Monsieur Comuzzi.

M. Comuzzi: Au sujet des wagons, ai-je raison de dire que ces 15 jours dont vous parlez sont le temps qu'il faut pour aller de n'importe quel endroit dans l'Ouest jusqu'à Québec et pour faire le trajet en sens inverse pour recharger ces wagons.

M. Conradi: Oui, c'est une moyenne pour ces transports. Je peux vous donner une ventilation plus détaillée, monsieur Comuzzi. Lorsque les wagons vont des grands élévateurs de tête de ligne de l'intérieur des Prairies directement jusqu'à Québec, sans passer par Thunder Bay, le trajet dure en moyenne 19 jours.

M. Comuzzi: Alors les 15 jours. . .

M. Conradi: Permettez-moi d'expliquer. Lorsque nous transportons des céréales des élévateurs de Thunder Bay jusqu'à Québec, il nous faut en moyenne 13 jours, y compris le trajet de retour. Alors la moyenne des deux est de 15 jours.

Pendant la même période cet hiver, il nous fallait en moyenne 22 jours pour aller des élévateurs à Thunder Bay et retourner aux élévateurs, ce qui est passablement long. Normalement, il nous faut moins de temps. La durée de rotation était plus longue cette année à cause de circonstances inhabituelles dont nous avons déjà discuté ensemble, y compris le mélange de cultures et l'encombrement que celui-ci a provoqué à la gare de triage de Thunder Bay.

M. Comuzzi: Ces chiffres sont-ils disponibles?

M. Conradi: Je serai heureux de vous les fournir.

M. Comuzzi: Merci. Pour ce qui est de la question des wagons dont nous parlions, la durée de rotation, les chiffres que vous nous donnez. . . Je ne veux pas dire le contraire. Je dirais simplement qu'il faudrait les examiner plus à fond, car nous avons entendu des témoignages de différents témoins—je songe à l'Office du transport du grain—qui ne correspondent pas à ces chiffres.

M. Conradi: Oui. Vous devez vérifier ce que les chiffres représentent et à quelle période de temps ils se rapportent. Par exemple, les chiffres que je viens de vous citer concernent la période de décembre à avril.

[Text]

If you want to stretch that out to include to the end of the crop year, for example, on movements into Thunder Bay and back again, the average turn—time into Thunder Bay and back is going to come down. Once you get volumes up and running to Thunder Bay—and they, of course, remain quite low during the wintertime—the turn—times start to come down. For example, in May they're down to 16 days.

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Mr. Jordan has a quick question too.

Mr. Jordan: With reference to the market forces as being what I think the minister would call almost the sole determinant, the exclusive determinant, do you see any risk there at all? When the CNR was built, if they had used that measure of market force, it probably wouldn't have been built. I think occasionally there are things of a higher order that you have to take into account and move away from market force being the only thing that determines.

• 1045

Do you see any room there for other factors to be brought into the picture? I know what he's saying, because you have to start to pay your way, boys, or else. Is there any risk there? Do you see some dangers there? Is there no tradition that we should...? Is there nothing of a national theme or nation—builder mentality that should be factored in, or would you go straight to market force or you're out?

Mr. Conradi: I think to respond to the first part of your question, life is risky. There isn't a market in the world, I think, that is risk-free. I think the biggest risk that we probably face is not adjusting to changing markets and losing our competitiveness and our ability to be a competitive provider of products of grain or otherwise to the world's markets. That is the biggest single risk we face and why I believe markets should play a very significant role, although I wouldn't argue the only role. For example, should the situation ever arise, would we as a country want to—and quite frankly I don't think this is going to happen for a lot of the reasons we discussed earlier, but I don't think we would want to—ever find ourselves in the position that our exports are only moving out through some American transportation system?

The Acting Chairman (Mr. Hubbard): Thank you, Mr. Conradi for coming. We have exhausted our hour.

We certainly appreciate the fact that you and Mr. Stirling did come and present us with more information on a very difficult subject. Probably just to emphasize, the word is "viability". It's a very difficult word, Mr. Chairman Comuzzi, and when you think of viability you think of whether or not something is going to continue. I think our committee has to look into that and make recommendations very shortly to the government, and hopefully the word "viability" will be the word we use the next time. It is not looking at problems; it is looking at viability.

[Translation]

Si vous voulez prolonger cette période pour inclure la fin de la campagne agricole, par exemple, pour les transports vers Thunder Bay et le retour, la durée de rotation moyenne diminuera. Lorsque le volume des transports vers Thunder Bay augmente—et bien sûr, il reste relativement faible pendant l'hiver—les durées de rotation commencent à diminuer. Par exemple, en mai, elles ne sont plus que de 16 jours.

Le président suppléant (M. Hubbard): M. Jordan aurait lui aussi une brève question à poser.

M. Jordan: Pensez-vous qu'il serait risqué de s'en remettre aux forces du marché qui, d'après le ministre, je pense, devraient être pratiquement le seul facteur déterminant? Lorsque le Canadien National a été construit, si les forces du marché avaient été le critère déterminant, ce chemin de fer n'aurait probablement jamais vu le jour. Je pense que les forces du marché ne peuvent pas toujours être le seul facteur déterminant et qu'il faut parfois prendre en considération des choses d'un ordre plus élevé.

Pensez-vous qu'il serait possible de tenir compte d'autres facteurs? Je comprends ce qu'il dit, vous devez commencer à payer votre part sinon, gare à vous. Pensez-vous qu'une telle attitude comporte des risques? Y voyez-vous des dangers? N'y a-t-il pas une tradition que nous devrions...? Ne faudrait-il pas invoquer un thème national ou adopter l'attitude de constructeurs de la nation ou préférez-vous vous en remettre entièrement aux forces du marché ou disparaître?

M. Conradi: En réponse à la première partie de votre question, la vie est pleine de risques. Je pense que le plus risqué pour nous serait de ne pas nous adapter aux nouveaux marchés et de perdre non compétitivité et notre capacité de fournir des céréales ou d'autres produits aux marchés mondiaux. C'est le plus grand risque auquel nous faisons face et c'est pourquoi je crois que les forces du marché doivent jouer un rôle très important, sans aller jusqu'à dire qu'aucun autre facteur ne doit intervenir. Par exemple, si jamais la question se pose, est-ce que, comme pays, nous accepterions que toutes nos exportations soient acheminées par un réseau de transport américain? Honnêtement, je ne pense pas que cela se produira pour plusieurs raisons dont nous avons déjà discuté, mais je pense que nous ne voudrions jamais nous trouver dans cette situation.

Le président suppléant (M. Hubbard): Merci, monsieur Conradi, d'être venu. Notre heure est écoulée.

Nous vous sommes très reconnaissants, à vous et à M. Stirling, d'être venus nous présenter d'autres renseignements sur une question très difficile. Je tiens cependant à dire que le mot important est «viabilité». C'est un mot très difficile, monsieur le président, mais lorsque vous songez à la viabilité, vous vous demandez si quelque chose pourra ou non continuer. Je pense que notre comité doit examiner cette question et faire des recommandations très prochainement au gouvernement et j'espère que la prochaine fois, nous parlerons plutôt de «viabilité». Il ne s'agit pas d'examiner des problèmes, mais des conditions de viabilité.

[Texte]

I think we will adjourn. Mr. Comuzzi, would you agree with that? The bells will ring, apparently for a vote in the House, and rather than starting with the next group, which is the National Transportation Agency, we would like to apologize to them for the delay, but we would come back probably in about half an hour to 45 minutes and continue our hearings then. Would that be acceptable to all the members?

Some hon. members: Agreed.

[Traduction]

Je pense que je vais lever la séance. Monsieur Comuzzi, êtes-vous d'accord? Il paraît qu'on va bientôt annoncer un vote à la Chambre. Nous nous excusons de faire attendre nos témoins suivants qui représentent l'Office national des transports, mais plutôt que de commencer tout de suite notre discussion avec eux, il serait peut-être mieux d'attendre notre retour dans 30 à 45 minutes. Est-ce que tous les membres sont d'accord?

Des voix: D'accord.

• 1048

• 1147

The Chairman: We have a quorum. Thank you for coming. This is a continuation of the meeting chaired earlier by Mr. Hubbard.

Our witnesses are from the National Transportation Agency. I welcome Mr. Thurston, director of the costing, rates and payments directorate. With him is Mr. Rees, who's not only the manager of rail costs but also in control of electricity. I also welcome Ms Tadros, counsel for the National Transportation Agency.

Just on a point of order, two decisions for the National Transportation Agency are pending before the Federal Court of Canada, under appeal. One is to do with the non-compensatory rates relative to the movement of salt from Windsor to some point in Quebec. The other is the non-compensatory issue with respect to the movement of grain from Thunder Bay to the downriver ports. I'll try not to have any questioning on those two issues that are before the courts.

I expect that's why you have your lawyer with you, to keep us on track. Am I correct?

Mr. Neil Thurston (Director, Costing, Rates and Payments Directorate, National Transportation Agency of Canada): Yes, sir, I think so.

The Chairman: With that, do you have a presentation?

Mr. Thurston: Yes, we do, Mr. Chairman. Good morning to you and members of the subcommittee and to the associated staff.

I appreciate those opening comments. We did have some concerns about taking on questions regarding the two cases that have been under appeal.

Today we want to try to be helpful to the committee and give the committee a bit of an understanding of what the National Transportation Agency is involved in regarding the WGTA and specifically as that involvement may be of interest to the seaway.

• 1150

What I'd like to do this morning over the next 20 or 25 minutes is provide you a visual presentation of what we have. We've looked at this from a number of perspectives, in terms of trying to do these sorts of presentations on the WGTA. Our experience has been that a visual presentation is much more effective than trying to read a statement.

Le président: Il y a quorum. Merci d'être venus. Nous poursuivons la séance que présidait tout à l'heure M. Hubbard.

Nos témoins représentent l'Office national des transports du Canada. Bienvenue à M. Thurston, directeur de la Direction des coûts, taux et paiements. Il est accompagné de M. Rees, qui cumule les fonctions de gestionnaire des coûts des chemins de fer et de responsable de l'électricité. Bienvenue également à M^{me} Tadros, avocat-conseil de l'Office national des transports.

Une précision avant de commencer: Deux décisions de l'Office national des transports font l'objet d'un appel devant la Cour fédérale du Canada. La première concerne les taux non compensatoires pour le transport du sel de Windsor à un endroit quelconque au Québec. L'autre concerne les taux non compensatoires pour le transport de céréales de Thunder Bay à des ports en aval. Je vous demanderai de ne pas poser de questions sur ces deux affaires qui sont en instance devant les tribunaux.

Je suppose que vous avez justement amené votre avocate avec vous, pour qu'elle nous rappelle à l'ordre au besoin. Ai-je raison?

M. Neil Thurston (directeur, Direction des coûts, taux et paiements, Office national des transports du Canada): Oui, monsieur, je crois que c'est cela.

Le président: Sur ce, avez-vous préparé un exposé?

M. Thurston: Oui, monsieur le président. Bonjour monsieur le président, messieurs les membres et le personnel du comité.

Je suis heureux de pouvoir faire une déclaration préliminaire. Nous étions effectivement quelque peu inquiets au sujet des questions que vous pourriez nous poser relativement aux deux décisions qui font l'objet d'un appel.

Aujourd'hui, nous voulons essayer de rendre service au comité et de lui expliquer le rôle de l'Office national des transports à l'égard de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et plus particulièrement le rôle qu'il joue à l'égard de la voie maritime.

Ce matin, j'aimerais prendre 20 ou 25 minutes pour vous faire une présentation visuelle. Nous avons examiné la question de la LTGO de divers points de vue. D'après notre expérience, une présentation visuelle est beaucoup plus efficace qu'un exposé lu.

[Text]

I'd like to give you a quick overview of the agency's responsibilities under the WGTA. Secondly, I'll move into a couple of studies that were requested of the agency by the Minister of Transport. You're familiar with them, one being noted as the mountain differential or the east-west cost differential and the appropriateness of the base rate scale.

I would then like to give you a quick recap of what we've just completed in terms of the 1992 WGTA cost review and give the committee a bit of a feel for what's happening with the level of government's and shippers' share of the upcoming freight rates for the 1994-95 crop year.

Basically, the agency has several responsibilities under the Western Grain Transportation Act. First and foremost is that we are required every four years to conduct a costing review of the railway's operations in moving grain from the prairies to the export location. Secondly, on an annual basis we develop a rate scale for upcoming crop year rates. Thirdly, we handle the railway claims for subsidy on a monthly basis. As well, we have a couple of reports that we provide the Minister of Transport on an annual basis dealing with the maintenance and investment monitoring aspects of railway operations in Canada as they relate to grain.

On an annual basis, the agency receives the railway's plans for incentive rates, approves those plans and files tariffs related to those incentive rates and any other rates that are received by the agency regarding the movement of western grain. We have dealings with the Minister of Transport, in terms of the CN adjustment. As well, on an annual basis we designate the extent of the grain-dependent branch-line network in western Canada as that is an important element of the rate development process.

Lastly, we handle any complaints, investigations and any special studies that are requested of the agency in light of the WGTA.

Just moving into a couple of those studies, the committee has heard reports on what is known as the mountain differential or the east-west cost differential. The Minister of Transport last year in June had requested the agency to undertake a study in light of the provisions that had been released in the western grain transportation reform act. Section 38 of that proposed act had suggested that the agency be directed to conduct a study and report to the minister on the cost difference between moving eastbound versus westbound.

We undertook that study, we completed it, and it was released publicly by the agency after receiving direction from the Minister of Transport to do so.

Essentially the reasons for the study are straightforward. I relate them as being Thunder Bay concerns. The Thunder Bay port and people associated with Thunder Bay operations were concerned that the WGTA causes shifts in grain traffic from eastbound movements to westbound movements. The Thunder Bay people felt that if eastbound costs are lower than westbound costs, the rates should be lower under the WGTA. There was concern that the current rate development methodology that we employ under the WGTA ignores the direction of movement.

[Translation]

J'aimerais vous donner un bref aperçu des responsabilités de l'Office en vertu de la LTGO. Ensuite, je vous parlerai de quelques études réalisées par l'office à la demande du ministre des Transports. Vous les connaissez déjà, la première concerne ce que l'on a appelé le tarif différentiel des montagnes, ou la différence entre les coûts de transport vers l'est et vers l'ouest, et l'autre est une étude du bien-fondé du barème des tarifs de base.

Ensuite, j'aimerais récapituler rapidement pour vous l'examen des coûts de 1992 que nous venons de terminer conformément à la LTGO et vous donner une idée de ce que seront les parts du gouvernement et des expéditeurs des tarifs marchandises pour la campagne agricole 1994-1995.

L'office a diverses responsabilités en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest. Notre première responsabilité est d'examiner, tous les quatre ans, les coûts des activités des chemins de fer relativement au transport des céréales des Prairies jusqu'à leur point d'exportation. Deuxièmement, nous devons tous les ans préparer un barème de tarifs pour la prochaine campagne agricole. Troisièmement, nous traitons les demandes de subventions des chemins de fer tous les mois. En outre, tous les ans, nous contrôlons l'entretien et les investissements relatifs au transport ferroviaire du grain au Canada et nous présentons un rapport au ministre des Transports.

Chaque année, l'office reçoit des chemins de fer leur plan de tarifs d'encouragement; il approuve ces plans et dépose les taux relatifs à ces tarifs d'encouragement et à tout autre tarif qu'il reçoit pour le transport du grain de l'Ouest. Nous traitons avec le ministre des Transports au sujet du rajustement du CN. En outre, chaque année, nous désignons les lignes secondaires tributaires du transport céréalier dans l'Ouest du Canada puisqu'il s'agit d'un élément important dans le processus d'établissement des tarifs.

Enfin, nous traitons toutes plaintes, enquêtes, ou études spéciales dont doit s'occuper l'office en vertu de la LTGO.

Permettez-moi de vous parler maintenant de certaines de ces études. Les membres du comité ont entendu des rapports sur ce que l'on a appelé le tarif différentiel des montagnes, ou la différence entre les coûts du transport vers l'est et ceux du transport vers l'ouest. En juin l'an dernier, le ministre des Transports avait demandé à l'office d'entreprendre une étude conformément aux dispositions du projet de modification de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest qui avait été publié. L'article 38 de ce projet de loi proposait que l'office étudie la différence entre les coûts des transports vers l'ouest et ceux des transports vers l'est et qu'il présente un rapport au ministre.

L'office a entrepris cette étude, l'a terminée et l'a rendue publique à la demande du ministre des Transports.

Les raisons d'être de cette étude sont très simples. Elles sont liées à ce que j'ai appelé les préoccupations de Thunder Bay. Les responsables du port de Thunder Bay et les personnes associées à ces activités s'inquiétaient du fait que la LTGO encourage une réorientation des transports de céréales de l'est vers l'ouest. Les gens de Thunder Bay estimaient que si les coûts du transport vers l'est sont inférieurs aux coûts vers l'ouest, les tarifs devaient être plus faibles en vertu de la LTGO. Ils s'inquiétaient du fait que la méthode actuelle du l'établissement des tarifs en vertu de la LTGO ne tient pas compte de la direction des transports.

[Texte]

Our process was very open and consultative in nature. We had five sessions with industry representatives in a committee forum. Those representatives were from the railways, the grain pool companies in western Canada, the private grain companies themselves, producer representatives to the Senior Grain Transportation Committee, the Thunder Bay Harbour Commission, the Canadian Shipowners Association, the Vancouver Port Corporation and other federal and provincial government departments.

Our process, as I mentioned, was very open. We developed the methodology for costing eastbound versus westbound movements. That was submitted to the participants on the committee and it was agreed that methodology would be employed. We have shared our findings and conclusions with the committee and have reported it through to the Minister of Transport.

I might add, the costing results we developed under the methodology have been confirmed by both railways as being accurate.

Essentially, our findings were somewhat different from what was expected. It had always been expected that westbound costs were essentially higher than eastbound costs, because of the railways' operations through the Rocky Mountains. However, our findings, using 1992 data in terms of costing data and traffic movements, essentially resulted in the reverse. Our findings were that eastbound costs to Thunder Bay were higher than westbound costs. As well, the differential between the westbound costs and the eastbound is really a function of the length of haul.

Why have we arrived at the results we have? Essentially, there are three major points worth mentioning. The actual shift in the proportion of traffic going westbound over the last few years has created certain economies of scale for the railways and this essentially lowers their westbound costs relative to eastbound costs.

Another important point is the fact that the Rogers Pass tunnel that CP has worked on, in terms of reducing the grade through the mountains over that portion of their network, has resulted in significant efficiency gains for the railway in operating through that territory. That project was completed in 1989 and the results of that completion have certainly indicated that railway costs through that portion of their territory are lower than they used to be.

As well, there's been a significant move toward grain shipments through Prince Rupert by CN relative to what used to be there a few years ago. That terminal has essentially lower terminal handling costs than the facilities at Thunder Bay and at Vancouver. As the proportion of grain moving through Prince Rupert increases, the benefits of quicker turnarounds and less congestion translate into lower westbound costs on average.

What does the impact of these findings mean in terms of shipper rates? As I mentioned, the differential is a function of increasing mileages. If you think at the low end of the scale the differential is quite small for movements in the 400-mile to 500-

[Traduction]

Nous avons été très ouverts et nous avons consulté les intéressés. Nous avons créé un comité qui s'est réuni cinq fois et auquel étaient représentés les chemins de fer, les entreprises membres des coopératives de céréales de l'Ouest canadien, les compagnies céréalières privées, les représentants des producteurs au Comité supérieur du transport du grain, la Commission de port de Thunder Bay, l'Association des armateurs canadiens, la Société du port de Vancouver et d'autres ministères fédéraux et provinciaux.

• 1155

Comme je l'ai dit, notre processus a été très ouvert. Nous avons élaboré la méthodologie d'établissement des coûts des transports vers l'est et vers l'ouest. Nous l'avons présentée aux membres du comité et il a été convenu que nous utiliserions cette méthode. Nous avons fait part de nos résultats et de nos conclusions au comité et nous en avons fait rapport au ministre des Transports.

J'ajouterai que les deux chemins de fer ont confirmé que les résultats que nous avons obtenus en utilisant cette méthode étaient exacts.

En gros, les résultats que nous avons obtenus étaient quelque peu inattendus. Nous avions toujours pensé que les coûts du transport vers l'ouest étaient plus élevés que les coûts du transport vers l'est à cause du passage des montagnes Rocheuses. Toutefois, en utilisant des données de 1992 sur les coûts et les mouvements de trafic, nous avons obtenu le résultat contraire. Nous avons constaté que les coûts du transport vers l'est jusqu'à Thunder Bay étaient plus élevés que les coûts du transport vers l'ouest. En outre, l'écart entre les coûts vers l'ouest et vers l'est est en fait fonction de la distance de transport.

Pourquoi avons-nous obtenu ces résultats? Essentiellement, il y a trois principaux points dignes d'être mentionnés. Le déplacement réel dans la proportion du trafic vers l'ouest au cours des dernières années a permis aux chemins de fer de réaliser certaines économies d'échelle qui expliquent la baisse des coûts des transports vers l'ouest comparativement aux coûts des transports vers l'est.

Un autre point important est le fait que le tunnel du col Rogers que construisait le CP afin de réduire la pente de la partie de leur chemin de fer qui traverse les montagnes, lui a permis d'obtenir des gains d'efficacité importants dans cette partie de son réseau. Depuis l'achèvement du projet en 1989, les coûts du chemin de fer sur cette partie de leur territoire sont inférieurs à ce qu'ils étaient dans le passé.

Les transports de céréales du CN par Prince Rupert ont fortement augmenté comparativement à il y a quelques années. Les coûts de manutention de ce terminus sont essentiellement plus faibles que ceux des installations de Thunder Bay et de Vancouver. À mesure qu'augmente la proportion de céréales acheminées par Prince Rupert, les avantages procurés par des durées de rotation plus courtes et la diminution de l'encombrement se traduisent par des coûts plus faibles en moyenne pour le transport vers l'ouest.

Quel est l'effet de ces résultats sur le tarif des expéditeurs? Comme je l'ai déjà mentionné, la différence est fonction de l'augmentation des distances. Au bas du barème, la différence est assez faible pour les transports de 400 à 500 milles, mais à

[Text]

mile range, but as you get further and further out in the prairies moving to port, say, 1,500 or 1,800 miles, the differential grows between westbound costs and eastbound costs. As a result, the shipper rates for an average 1,000-mile movement have a differential between eastbound and westbound rates of \$1.04. Similarly, for long movements of over, say, 1,500 miles, the differential in westbound rates versus eastbound rates would be about \$2.30.

In terms of impact on railway revenue, our findings and analysis result in the following: there is a minimal shift in revenue between CN and CP if the east-west differential was enacted in terms of legislation. In fact, the total CN and CP revenue remains unchanged, given that east-west differential.

There is a minimal impact on the other railways' revenues that are involved in western grain. There are three other railways moving grain and interchanging with CN and CP. They are Central Western Railway, British Columbia Railway and Southern Rail's Co-op.

• 1200

There would be a minimal impact on their revenue, given the fact that they have relatively short lengths of haul before they interchange with CN and CP. As I mentioned earlier, the differential over short lengths of haul is relatively small, compared to long lengths of haul.

So our recommendations to the minister in our report, which were agreed to by the participants in our analysis, are essentially that the differential in rates should be implemented with any future WGTA reform. We also suggested that any WGTA reform include a provision that would allow the agency to conduct a similar study in the future.

Our second study undertaken for the minister relates to the appropriateness of the base rate scale. The base rate scale is shown in blue on the slide and it's a little difficult to see. But that base rate scale is essentially a mileage-based scale of rates that really sets out the historical Crow rates. If you think of the X axis, the scale is a function of increasing mileages, and up the Y axis are the Crow rates. So as movements increase in length of haul, the Crow rates have increased. So, simply said, that scale is a relationship between length of haul and rate.

Now, the base rate scale, from which the Crow rates are driven, has a kink at 1,200 miles and there has been concern that this kink has distorted the rate situation as far as WGTA movements are concerned. There is concern that, given that kink, low and high mileage rates—rates for movements over low distances or high distances—are not reflecting the true costs. So the agency was asked to conduct an analysis of the appropriateness of the base rate scale in light of the 1992 costing information it received from the railways as part of the costing review.

The Chairman: On that point, you're just using rail, is that right?

[Translation]

mesure que l'on traverse les Prairies vers le port et que l'on atteint les 1 500 ou 1 800 milles, la différence s'accroît entre les coûts des transports vers l'ouest et vers l'est. Par conséquent, pour des distances moyennes de 1 000 milles, il y a un écart de 1,04\$ entre les tarifs des expéditeurs vers l'est et vers l'ouest. Ainsi, pour les longues distances de 1 500 milles, par exemple, la différence entre les tarifs vers l'ouest et les tarifs vers l'est serait d'environ 2,30\$.

Pour ce qui est de l'effet sur les recettes des chemins de fer, nos constatations et les résultats de nos analyses sont les suivants: il y aurait un déplacement minime des recettes entre le CN et le CP si la différence est-ouest était reflétée dans la loi. En fait, le total des recettes du CN et du CP reste le même, en raison de cette différence est-ouest.

Il y a un effet minime sur les recettes des autres chemins de fer qui participent au transport du grain de l'Ouest. Il y a trois autres chemins de fer qui transportent des céréales et dont les lignes sont raccordées à celles du CN et du CP. Il s'agit de Central Western Railway, de British Columbia Railway et de Southern Rail's Co-op.

L'effet sur leurs recettes serait minime, puisqu'ils transportent les céréales sur des distances relativement courtes avant d'effectuer des changements de wagons avec le CN et le CP. Comme je l'ai déjà mentionné, la différence pour de courtes distances est relativement faible, comparativement aux longues distances.

Alors, les recommandations que nous faisons au ministre dans notre rapport, et qui ont été acceptées par ceux qui ont participé à notre analyse, sont essentiellement que la différence entre les tarifs devrait être inscrite dans toute future modification de la LTGO. Nous avons également suggéré que si la LTGO est modifiée, la nouvelle loi comprenne une disposition qui permettrait à l'office de mener une étude semblable à l'avenir.

La deuxième étude que nous avons entreprise pour le ministre portait sur le bien-fondé du barème des tarifs de base. Ce barème est indiqué en bleu sur le transparent, mais il est un peu difficile à voir. Ce barème des tarifs de base est essentiellement un barème établi en fonction de la distance qui reflète en fait les tarifs historiques du Nid-de-Corbeau. Sur l'axe X, vous voyez les tarifs en fonction des distances et sur l'axe Y, les tarifs du Nid-de-Corbeau. Ainsi, les tarifs du Nid-de-Corbeau augmentent à mesure qu'augmentent les distances d'un transport. Alors, en termes simples, ce barème indique la relation entre la distance de transport et le tarif.

Or, la ligne du barème des tarifs de base, dont découlent les taux du Nid-de-Corbeau, forme un coude à 1 200 milles et certains craignaient que ce coude fausse les tarifs des transports en vertu de la LTGO. On craignait qu'en raison de ce coude, les tarifs pour les faibles distances et les longues distances ne reflètent pas les coûts réels. Alors on a demandé à l'office d'analyser le bien-fondé du barème des tarifs de base à la lumière des renseignements sur les coûts de 1992 qu'il avait reçus des chemins de fer dans le cadre de son examen des coûts.

Le président: Vous avez examiné seulement les coûts du transport ferroviaire, n'est-ce pas?

[Texte]

Mr. Thurston: Yes.

The Chairman: Is there any comparison with trucking, when you're talking about distances? Have you done any costing on trucking? Is it an absolute comparison, for our deliberations?

Mr. Thurston: No, not specifically. The reports we prepared for the minister were essentially to look at rail operations, the appropriateness of the base rate scale, and the difference between the eastbound and westbound costs for moving by rail. We haven't looked at analysing trucking, seaway operation costs, or ocean-going vessel costs. We've only been tasked to analyse the situation from a rail costing perspective.

The Chairman: Thank you.

Mr. Thurston: Our consultation process was essentially the same as we had with the east-west differential study. In fact, we merged the two studies into one, so we obviously consulted with the same group of people.

Our findings are fairly simple. What we've come up with is an equation of a line relating the rates with distance as being a straight line. Essentially our analysis has removed the kink in the original base rate scale.

What are the impacts with respect to this scale? Certainly, from the seaway's perspective or the Port of Thunder Bay's perspective, there are positive impacts. What the scale means to shippers is that rates over short distances will now be lower if that revised rate scale were implemented. Similarly, over very long distances, such as over 1,200 to 1,500 miles, shipper rates would also be lower than what they are according to the current rate scale.

You can see from the slide that on an average length of haul of approximately 1,000 to 1,500 miles the shipper rates would be somewhat higher than those given by the current scale.

[Traduction]

M. Thurston: Oui.

Le président: Pouvez-vous nous donner la comparaison avec le camionnage, lorsque vous parlez des distances? Avez-vous examiné les coûts du camionnage? Aux fins de nos délibérations, y a-t-il une comparaison absolue?

M. Thurston: Non, pas précisément. Les rapports que nous avons préparés pour le ministre portaient essentiellement sur les opérations ferroviaires, le bien-fondé du barème des tarifs de base et la différence entre les coûts du transport ferroviaire vers l'est et vers l'ouest. Nous n'avons pas analysé les coûts du camionnage, du transport par la voie maritime, ni des navires long courrier. On nous a simplement chargés d'analyser les coûts du transport ferroviaire.

Le président: Merci.

M. Thurston: Pour cette deuxième étude, le processus de consultation a été essentiellement le même que pour notre étude sur l'écart est-ouest. En fait, nous avons fondu ces deux études en une, alors nous avons évidemment consulté le même groupe de personnes.

Nos constatations sont assez simples. Nous avons obtenu une équation qui indique le rapport entre les tarifs et la distance et qui donne une ligne droite. En fait, notre analyse a éliminée le coude qu'il y avait dans le barème des tarifs de base original.

Quelles sont les répercussions de ce barème? Pour la voie maritime ou pour le port de Thunder Bay, il y a certainement des effets positifs. Pour les expéditeurs, cela veut dire qu'à l'avenir les tarifs pour les courtes distances seront inférieurs si ce barème révisé est appliqué. De la même façon, pour les très longues distances, par exemple plus de 1 200 à 1 500 milles, les tarifs des expéditeurs devraient également être plus faibles qu'ils ne le sont selon le barème actuel.

Vous voyez sur ce transparent que pour une distance de transport moyenne d'environ 1 000 à 1 500 milles, les tarifs des expéditeurs seront légèrement plus élevés que les tarifs du barème actuel.

• 1205

So essentially what we've done is remove that kink by developing a new slope of the line. There are benefits for the shippers over lower lengths of haul, which would be of interest to Thunder Bay people, as the catchment area for traffic would be extended that much further west, from Manitoba into Saskatchewan, with respect to movements to Thunder Bay.

From a railway perspective, our analysis has been confirmed by both CN and CP, and there would be little shift in revenue. In fact, there would no shift in revenue between CN and CP if the base rate scale was revised. Total railway revenue would remain the same under the revised rate scale. However, there are a few impacts on the smaller railways that move western grain. BCR's revenues would be affected. BCR is moving grain relatively short distances compared to CN and CP. As you can see from the graph, the difference between the blue line and the red line indicates that the rates would be that much lower for BCR.

En fait, ce que nous avons fait, c'est d'éliminer ce coude en établissant une nouvelle pente. Cela présente des avantages pour les expéditeurs sur les parcours plus réduits et serait intéressant pour les gens de Thunder Bay, car l'aire d'attraction serait étendue beaucoup plus à l'ouest, du Manitoba jusqu'en Saskatchewan, en ce qui concerne le transport jusqu'à Thunder Bay.

Notre analyse a été confirmée par le CN et le CP, et cela n'aurait guère d'effet sur les recettes. En fait, il n'y aurait aucun changement comparatif des recettes du CN et du CP si le barème des tarifs de base était révisé. Les recettes globales des compagnies de chemin de fer demeuraient les mêmes si le barème était révisé. Il y aurait cependant quelques répercussions sur les petites compagnies de chemin de fer qui transportent le grain de l'Ouest, notamment sur les recettes de BCR. Cette compagnie transporte du grain sur des distances relativement courtes en comparaison du CN et du CP. Comme vous pouvez le voir sur ce graphique, la différence entre la ligne bleue et la ligne rouge illustre la diminution de tarif que cela entraînerait pour BCR.

[Text]

As well, by virtue of the way in which their agreements are struck with the minister under section 60 of the act, Central Western Railway's revenue would actually increase slightly and Southern Rail's Co-op revenue would be about the same, if the revised rate scale was implemented.

In terms of our recommendations, we have indicated to the minister that the proposed rate scale should be implemented if there is to be any WGTA reform. It's a better relationship between costs and rates. As well, the agency has recommended that it conduct periodic reviews of the appropriateness of any revised rate scale.

I have just five slides left, so please bear with me.

In terms of the costing review mandate, the agency is required every four years to conduct a review of railway costs. Essentially we're required to determine the volume in line-related costs of moving grain from the prairie lines to port. As well, we are required to report to the minister on the appropriateness of the statutory level of contribution that's set in the act at 20%. We're supposed to report on the appropriateness of factors to be included in the CN adjustment.

We have done that through consultation with the Senior Grain Transportation Committee. We have completed our statutory obligations and reported to the minister, on March 31 of this year. Essentially, in determining the volume and line-related costs of moving grain from the prairie networks, we're required to ensure that the costs that the railways have incurred actually did incur. There are extensive audit and verification of those costs. We are required to ensure that the costs that the railways have submitted are directly related to an efficient, reliable, and adequate transportation system. Most notably, we're required to ensure that the costs that were incurred in 1992 actually will recur in the future. As you know, the railways have announced significant downsizing plans in terms of labour, and there are a certain number of costs that have been removed—they were incurred in 1992—in terms of labour costs. They will not recur in the future. That amount of money has been removed from the cost base.

The next slide shows you what's happening with the WGTA costs over time, but if you concentrate on the righthand column, those are the base year costs for 1992. They translate into volume and line cost, plus the 20% contribution on volume, for a total of slightly over \$1 billion for the movement of 35 million tonnes of grain from over 100 grain-dependent branch lines in the prairies.

What is happening to WGTA base year costs over time is quite interesting. If you look at the middle red line, you can see that the total costs are actually increasing, but that's a bit of a misnomer, because one really has to look at what's happening to the average length of haul and the amount of tonnage that's moving through the system. Both of those factors impact on railway costs. If you translate the total costs into an average cost per tonne mile, you can see that railway costs are actually

[Translation]

D'autre part, en vertu des accords passés avec le ministre conformément à l'article 60 de la loi, les recettes de Central Western Railway augmenteraient en fait légèrement et les recettes coopératives de Southern Railway demeureraient à peu près les mêmes, si on appliquait le nouveau barème.

Au chapitre de nos recommandations, nous avons dit au ministre qu'une réforme de la LTGO exige la mise en oeuvre du barème proposé. Celui-ci représente un meilleur équilibre entre les coûts et les tarifs. L'office a également recommandé qu'elle puisse effectuer des examens périodiques des barèmes ainsi révisés.

Il ne reste plus que cinq diapositives; je vous demande donc un peu plus de patience.

L'office est tenu d'effectuer un examen des coûts ferroviaires tous les quatre ans. Notre tâche consiste à déterminer le montant des coûts de transport du grain des lignes des Prairies au port. Dans notre rapport au ministre, nous devons également indiqué si la contribution de 20 p. 100 fixée par la loi demeure appropriée. Nous sommes censés nous prononcer sur les facteurs qui doivent être inclus dans le rajustement pour le CN.

Pour cela, nous avons consulté le Comité supérieur du transport du grain. Nous nous sommes acquittés des obligations prévues par la loi et avons présenté notre rapport au ministre, le 31 mars dernier. Pour déterminer le volume et les coûts ferroviaires de transport du grain depuis les réseaux des Prairies, nous devons nous assurer que ces coûts ont effectivement été encourus par les compagnies de chemin de fer. Nous procédons donc à un contrôle et à une vérification poussés de ces coûts. Nous devons nous assurer que les coûts dont les compagnies de chemin de fer font état sont directement liés à un système de transport efficient, fiable et suffisant. En particulier, nous devons nous assurer que les coûts encourus en 1992 se présenteront à nouveau à l'avenir. Comme vous le savez, les compagnies de chemin de fer ont annoncé qu'elles avaient l'intention de réduire sensiblement leurs effectifs; outre cela, un certain nombre de coûts de main-d'oeuvre encourus en 1992 ont été éliminés et ne se représenteront pas. Ce montant a été déduit du coût de base.

La diapositive suivante illustre les coûts d'application de la LTGO dans le temps, mais si vous examinez la colonne de droite, vous verrez qu'il s'agit des coûts de base pour 1992. Ils correspondent au volume et au coût valeur, plus la contribution de 20 p. 100 sur le volume, et donnent un total légèrement supérieur à un million de dollars pour le transport de 35 millions de tonnes de grain sur plus de 100 lignes secondaires tributaires de ce transport dans les Prairies.

Il est intéressant de noter l'évolution des coûts de base annuels au titre de la LTGO. La ligne rouge, au milieu, montre que les coûts totaux sont en fait en augmentation, mais c'est un peu trompeur, parce qu'il faut aussi tenir compte de la longueur moyenne du trajet ainsi que du tonnage transporté par le système. Ces deux facteurs ont en effet des répercussions sur les coûts ferroviaires. Si vous calculez le coût moyen par tonne-mille d'après les totaux, vous constatez que les coûts ferroviaires

[Texte]

[Traduction]

declining on a tonne mile basis. Those are in current dollars. If those were in constant dollars, the decline would be that much greater. I think what that illustrates is that the railways are certainly getting their costs under control to a certain extent and are becoming more and more competitive from a costing perspective.

par tonne-mille sont en fait en diminution. Ces coûts sont en dollars courants. S'ils étaient en dollars constants, la diminution serait d'autant plus grande. Je crois que cela montre bien que les compagnies de chemin de fer sont parvenues à contrôler leurs coûts dans une certaine mesure et que ceux-ci sont de plus en plus compétitifs.

You can see that the cost per tonne mile has dropped from about 3.27¢ a tonne mile in 1984 to slightly under 3¢, 2.97¢ a tonne mile.

Comme vous le voyez, le coût par tonne-mille est tombé d'environ 3,27 en 1984 à légèrement moins de 2,97.

• 1210

This slide, if you put it on its end, is not supposed to illustrate a beer bottle, but in terms of trying to—

Cette diapositive, si vous la placez sur le côté, n'est pas censée représenter une bouteille de bière, mais pour essayer. . .

The Chairman: Throughout the process, do you have any comparisons to other modes of transportation other than railways?

Le président: Dans tout cela, avez-vous établi des comparaisons avec d'autres modes de transport que les chemins de fer?

Mr. Thurston: We may have them back in the agency in terms of some of the analysis we've done, but we don't have anything specific here today. As I indicated earlier, our group has not done any specific costing of other modes of transportation. Our mandate is really to look at rail costs from the WGTA's perspective. I think that's basically what we have here.

M. Thurston: Nous avons peut-être des chiffres à l'office, qui ont été réunis au cours de notre analyse, mais nous n'avions rien amené avec nous aujourd'hui. Comme je l'ai dit plus tôt, notre groupe n'a pas vraiment effectué de calcul des coûts des autres modes de transport. Notre mandat consiste uniquement à examiner les coûts ferroviaires dans le cadre de la LTGO. C'est ce que nous vous présentons ici.

Ms Wendy Tadros (Director, Legal Services Directorate, National Transportation Agency of Canada): Perhaps I could be of some assistance from a jurisdictional point of view. The agency regulates matters having to do with western grain, but it doesn't regulate any cost matters on the trucking side.

Mme Wendy Tadros (directrice, Direction du contentieux, Office national des transports du Canada): Peut-être pourrais-je vous apporter des éclaircissements sur le plan juridique. L'office réglemente tout ce qui a trait au grain de l'Ouest, mais il n'intervient pas dans la réglementation des coûts de camionnage.

The Chairman: Or shipping, or marine?

Le président: Ni des transports maritimes?

Ms Tadros: Or marine.

Mme Tadros: Ni des transports maritimes.

Mr. Thurston: There are just a couple of slides left. What we're really trying to do under the annual rate scale development activity is take the Crow rates that were set in legislation and inflate them up to a level of rates that really covers the estimated eligible costs that are to be incurred by the railway in the upcoming crop year. That inflation factor is called the freight rate multiplier.

M. Thurston: Il ne reste plus que deux ou trois diapositives. Dans le cadre de l'élaboration d'un barème de tarifs annuels, nous essayons en fait de prendre les tarifs du Nid-de-Corbeau fixés par la loi et de les augmenter de manière à couvrir les coûts admissibles qui devraient être encourus par les compagnies de chemin de fer au cours de la campagne agricole suivante. Ce facteur d'inflation s'appelle le multiplicateur de tarifs marchandises.

You can see from the slide that the estimated eligible costs for moving grain in 1994-95 are expected to be almost six times higher than what the railways earned in terms of revenue under the Crow rates. So costs have increased significantly over the revenue that was generated under the Crow rates.

Comme vous pouvez le voir sur cette diapositive, on estime que les coûts admissibles pour le transport du grain en 1994-1995 seront de six fois supérieurs aux recettes des compagnies de chemin de fer en vertu des tarifs du Nid-de-Corbeau. Ces coûts ont donc considérablement augmenté.

It's a bit of a complicated process, but it can be broken into four steps. I won't go into the details of them, but essentially what we're required to do first is estimate the eligible costs for the 1994 crop year. We do that by using the 1992 base year costs we just finished, calculating and indexing them up for any changes in tonnage that are expected to occur between 1992 and 1994, and any changes in railway input prices for labour, fuel and material. We calculate the estimated eligible costs in that fashion. We calculate a freight rate multiplier, which I spoke of.

Le processus est un peu compliqué mais on peut le décomposer en quatre étapes. Je ne vais pas rentrer dans le détail, mais je dirai simplement que ce que nous devons faire pour commencer, c'est d'estimer les coûts admissibles pour la campagne agricole 1994. Pour cela, nous utilisons les coûts de base 1992 que nous venons de voir, nous les indexons et nous calculons le montant en fonction des changements de tonnage qui devraient se produire entre 1992 et 1994, ainsi que des coûts d'intrants éventuels des compagnies de chemin de fer pour la main-d'oeuvre, le carburant et le matériel. C'est de cette manière que nous estimons les coûts admissibles. Nous déterminons le multiplicateur de tarifs marchandises dont je viens de parler.

[Text]

One of the interesting issues this year related to the reduction in the government commitment and what impact that would have on shipper rates. We have looked at that and are required to determine the extent of the government commitment. Once we have done that we calculate the total rate and determine the government and shipper portions of the rates.

This slide tries to illustrate, if you just concentrate on the lower half of the slide, that the total rate for 1994-95 is expected to decrease by slightly over 8% from the current rate. This is really as a result of the impact of the costing review. Because the government is reducing its commitment in terms of assisting WGTA shippers by an additional 5% over the 10% it had reduced it by last year, the government's commitment through the rate scale will be reduced. As a result, the government portion of the total rate will reduce by about 17%.

The shippers are forced to pick up the decrease in the government's portion of the rate, and as a result the shippers will see a slight increase in 1994-95 rates, given the actions the government has implemented with respect to its reduction in terms of commitment.

If the government had not reduced its commitment further by 5%, shippers in the upper part of the graph would have seen a 3% decrease in their rates for 1994-95.

Mr. Conradi made some reference to the historical aspect of WGTA rates. We have a slide here that illustrates what's been happening to the level of WGTA rates over time. We have taken it back to 1986-87. Although the act came into effect in 1984, there was a bit of a phase-in period with respect to the issue of contribution. What you can see in terms of current dollars is that the current rate, the total rate for WGTA shipments, has really been decreasing slightly in terms of current dollars.

• 1215

The shipper share of the rate, which is the green line through that graph, is really a function of increasing tonnages through the previous years until the most recent year. You can see that as a result of the actions the government has implemented in terms of reduced commitment, that burden has been shifted to the shippers. So the shipper share of the rate increases slightly in 1994-95.

Just in conclusion, then, what I'd like to indicate is that the costing reviews essentially capture any of the productivity gains that are made by railways between the four-year process. As well, we've illustrated that actually total costs by rail are declining on a tonne-mile basis since the 1984 implementation of the act. A bit of a technical issue here—the 1992 review has essentially wiped out the cumulative government share of cost change in the rate scale development. I won't get into that; that's a bit of a technical area.

As well, we've illustrated that regulated WGTA rates are essentially declining in both current and real dollars and the shippers are expected to be picking up an increasing share of the total rate by virtue of government's actions in terms of reduced commitment.

So that concludes a quick overview of our activity under the WGTA and specifically with respect to a couple of those studies we had done for the minister. I'd be pleased to answer any questions you may have. Don Rees is here as well to take on any specific technical aspects. Thank you very much.

[Translation]

Cette année, un des points intéressants a été la réduction de la participation gouvernementale et l'effet que cela aurait sur les tarifs des expéditeurs. Nous avons examiné la question et nous devons déterminer l'importance de la participation gouvernementale. Une fois cela fait, nous calculons le tarif total et la part des tarifs revenant au gouvernement et à l'expéditeur.

Dans la moitié inférieure de cette diapositive, nous essayons de montrer que le tarif global pour 1994-1995 devrait diminuer de légèrement plus de 8 p. 100 par rapport au tarif actuel. C'est une conséquence de l'examen des coûts. Comme l'État réduit de 5 p. 100 sa participation au titre de l'aide aux expéditeurs assujettis à la LTGO, en plus des 10 p. 100 de réduction de l'an dernier, sa participation sera réduite à tous les échelons du barème. Sa participation sera donc réduite d'environ 17 p. 100.

Les expéditeurs sont donc obligés de couvrir ce manque à gagner et devront assumer une légère augmentation des tarifs en 1994-1995, étant donné la réduction de la participation de l'État.

S'il n'y avait pas eu une réduction supplémentaire de 5 p. 100, les expéditeurs représentés à la partie supérieure du graphique auraient vu leurs tarifs baisser de 3 p. 100 en 1994-1995.

M. Conradi a mentionné l'évolution des tarifs de la LTGO sur le plan historique. Cette diapositive, qui part de 1986-1987, en offre une illustration. Bien que la loi soit entrée en vigueur en 1984, il y a eu une période d'adaptation progressive en ce qui concerne la contribution. Si vous considérez le tarif en dollars courants, vous constatez que le tarif global des expéditions au titre de la LTGO a légèrement diminué.

La part de l'expéditeur, qui est représentée par la ligne verte, est en réalité une fonction d'une augmentation des tonnages au cours des années antérieures jusqu'à l'année la plus récente. Comme vous voyez, à cause de la réduction de la participation de l'État, ce sont les expéditeurs qui ont assumé le fardeau supplémentaire et leur part du tarif augmente donc légèrement en 1994-1995.

En conclusion, je voudrais préciser que les examens des coûts permettent surtout de déterminer les gains de productivité éventuels des compagnies de chemin de fer au cours de la période de quatre ans. Nous avons également montré que les coûts totaux par tonne-mille de transport par rail diminuent depuis l'entrée en vigueur, en 1984, de la loi. Un petit détail technique en passant: l'examen de 1992 a éliminé la part cumulative du changement de coûts incombant à l'État dans l'élaboration du barème de tarifs. Je m'en tiendrai là car c'est un domaine un peu technique.

Nous avons également montré que les tarifs réglementés par la LTGO sont en diminution, que ce soit en dollars courants ou réels, et qu'on attend des expéditeurs qu'ils assument une part croissante du tarif total à cause de la moindre participation de l'État.

Cela conclut un bref aperçu de nos activités en vertu de la LTGO et plus particulièrement, de deux ou trois des études que nous avons effectuées pour le ministre. Je suis prêt à répondre à vos questions. Don Rees est là pour répondre aux questions techniques. Je vous remercie.

[Texte]

The Chairman: Thank you, Mr. Thurston. Do any of your colleagues want to make further submissions?

Mr. Thurston: No.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman. In previous meetings I have very often asked for some statistical data. I don't know if your agency is about to give me an answer, but I just want to know if it's possible to have some data if we want to check what the final destination is of a boat charged with grain. We had some stories about some grain apparently passing through Vancouver and the Panama Canal and going to Belgium. I asked for some data on the final destination of boats. . .do you have that data? I checked with the Canadian Wheat Board and they said they didn't have that data and I checked with. . . I have asked the question very often and I still don't have an answer. It's like Question Period in the House.

Mr. Thurston: Our responsibility is quite limited in this area. The agency, as Wendy had indicated, is an administrative tribunal. We're really there to essentially deliver on the statutory obligations that are set out in the act on the agency. As far as western grain is concerned, because we administer the program for the minister in terms of the payment of the government portion of the rate to the railways, we only receive information from the railways as far as the export location is concerned. So if traffic is moving to Vancouver for offshore export, we don't know what the destination of that traffic is. Similarly, on traffic moving through to Thunder Bay and beyond into eastern Canada or into the United States, we don't know how much tonnage is actually moving beyond Thunder Bay. Our obligation is only to ensure that the traffic actually was handled through Thunder Bay or Vancouver.

• 1220

So in terms of getting a feel for the ultimate destination of this traffic, the agency would not be the repository of that information. I think there are certain agencies or private companies that all have a piece of the puzzle, and it's tough to get a total picture on exactly what's happening with the shipments that are being subsidized as far as the WGTA is concerned.

Mr. Guimond: Thank you. We'll come back later maybe.

The Chairman: After being with you so long, I know what that means.

Mr. Jordan: You've been dealing specifically with grain and your conclusions are based on handling grain. Would the same costs apply to moving other commodities? Would it be more expensive to move it east than to move it west?

Mr. Thurston: I don't want to be a robot in saying that again it's not our responsibility to look at what's happened with other commodities, but if you look at what we did on the east-west differential, we were tasked to develop the cost as far as grain was concerned. Grain is handled somewhat similarly to other commodities such as coal, sulphur and potash. It's not exactly the same but they are all bulk products in that regard.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Thurston. Vos collègues ont-ils d'autres déclarations à faire?

M. Thurston: Non.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président. Aux réunions précédentes, j'ai souvent demandé des statistiques. Je ne sais pas si votre office est prêt à me fournir une réponse, mais je voudrais savoir s'il serait possible d'obtenir des données afin de vérifier la destination finale d'un navire chargé de grain. Nous avons entendu dire que du grain passe apparemment par Vancouver et le canal de Panama avant d'aboutir en Belgique. J'ai demandé des renseignements sur la destination finale des navires. . . Les avez-vous? Je me suis renseigné auprès de la Commission canadienne du blé qui m'a répondu qu'elle n'avait pas ces données et je me suis également renseigné auprès de. . . J'ai très souvent posé la question, mais j'attends toujours une réponse. C'est comme la période des questions à la Chambre.

M. Thurston: Notre responsabilité est fort limitée dans ce domaine. Comme Wendy l'a dit, l'Office est un tribunal administratif. Nous existons en fait pour nous acquitter des obligations qui nous sont imposées par la loi portant notre création. En ce qui concerne le grain de l'Ouest, nous administrons le programme pour le ministre en ce qui concerne le paiement de la part de l'État aux compagnies de chemin de fer, et les seuls renseignements que nous ayons sur la destination à l'exportation nous sont fournis par celles-ci. Donc, lorsqu'il s'agit de grain exporté de Vancouver, nous en ignorons la destination finale. De même pour le trafic qui passe par Thunder Bay à destination de l'est du Canada ou des États-Unis, nous ne connaissons pas le tonnage transporté au-delà de Thunder Bay. Notre seule obligation est de nous assurer que l'expédition s'est faite par Thunder Bay ou par Vancouver.

Notre office n'est donc pas en mesure de vous renseigner sur la destination finale de l'expédition. Certains organismes ou sociétés privés pourraient sans doute vous fournir des renseignements fragmentaires, mais il est difficile de se faire une idée complète de ce qui arrive aux expéditions subventionnées dans le cadre de la LTGO.

M. Guimond: Merci. Nous reviendrons peut-être à cette question plus tard.

Le président: Depuis le temps que je travaille avec vous, je sais ce que cela veut dire.

M. Jordan: Vous n'avez parlé que du transport des céréales et vos conclusions concernent donc uniquement celui-ci. Les mêmes coûts joueraient-ils pour le transport d'autres produits? Le transport serait-il plus coûteux vers l'est que vers l'ouest?

M. Thurston: Je ne voudrais pas être comme un robot et répéter constamment que nous ne sommes pas chargés d'étudier ce qui arrive à d'autres produits, mais dans le cas de notre étude sur la différence de coûts entre l'est et l'ouest, on nous avait chargés d'établir le coût de transport du grain. La manutention du grain est assez comparable à celle d'autres matières telles que le charbon, le soufre et la potasse. Ce n'est pas exactement la même chose mais, dans tous les cas, il s'agit de produits de vrac.

[Text]

So I suppose one could suggest that what is happening to grain costs may be similar to what is happening with other bulk commodities. I think the railways would argue on that point, but it's an indication of what might be happening in terms of the level of costs. Grain costs will certainly not be the same as coal, sulphur or potash costs.

Mr. Jordan: There would be some correlation, wouldn't there?

Mr. Thurston: I think you would probably see a correlation with respect to any declines in costs from one year to the next. If the rate of change of costs is happening to one extent with grain, it may be similar in terms of other commodities, but it certainly wouldn't be the same absolute level. The 3¢ that we put up there would not be considered to be the average cost per tonne mile for other commodities.

Mr. Jordan: But in your opinion, railroads are getting their costs under control. Is that what you said?

Mr. Thurston: I indicated that as far as the base year costing is concerned, the railways' costs appear to be declining on a tonne-mile basis, so they must be beginning to get some of those costs under control.

As we indicated, the railways have significant plans to downsize their labour component, and as I mentioned, those savings have been removed from the base year numbers, and the 1992 base year number I put up reflects those recovered labour costs.

Mr. Jordan: That is encouraging because the labour costs have been a factor, not only in dealing with this but in other aspects of what this committee has been up to.

Do you think we will ever arrive at a time when no government subsidy will be required to move grain? The minister seems to think we might.

Mr. Thurston: Again, that's the sort of question I would shy away from. We're really not in on the policy side of things. That's a matter for the transport people to deal with. We just administer that program.

Mr. Jordan: But when it was determined that the Crow rate was a wise thing to do, was that not to allow grain producers in remote areas to get their product to market on a reasonably competitive basis with the fellow who was adjacent to large centres and had access to rail routes? Was that not the purpose of it, so that they could have a level playing field, depending on distance from rail lines? Was that one of the factors that would have determined the need for it?

• 1225

Mr. Thurston: Don, would you like to address that one?

Mr. Don Rees (Manager, Cost Applications and Payments, National Transportation Agency of Canada): Oh, thanks.

The Chairman: You thought you only came here to turn the lights on and off. That's not the case.

Mr. Rees: I came here for the light show.

[Translation]

On pourrait donc dire, je pense, que les coûts pour le grain sont assez comparables à ceux qui jouent pour les autres produits de vrac. Les compagnies de chemin de fer ne seraient peut-être pas d'accord, mais cela donne une idée assez exacte des coûts, encore que ceux-ci ne soient certainement pas les mêmes pour le grain que pour le charbon, le soufre ou la potasse.

M. Jordan: Mais il y aurait cependant une corrélation, n'est-ce pas?

M. Thurston: Je crois que vous en constateriez probablement une en ce qui concerne les diminutions de coûts d'une année sur l'autre. Si les coûts changent pour les céréales, il se peut qu'il en aille de même pour les autres produits, mais certainement pas sur le plan absolu. Les 3c. indiqués ne pourraient pas être considérés comme le coût moyen par tonne-mille pour les autres produits.

M. Jordan: Mais à votre avis, les compagnies de chemin de fer parviennent maintenant à maîtriser leurs coûts. C'est bien ce que vous avez dit?

M. Thurston: J'ai dit qu'en ce qui concerne le coût de base annuel, les coûts par tonne-mille des chemins de fer semblent diminuer; elles doivent donc commencer à maîtriser certains de ces coûts.

Comme nous l'avons indiqué, les compagnies de chemin de fer ont établi des plans pour réduire leur main-d'oeuvre, et comme je l'ai précisé tout à l'heure, cette économie est déduite des coûts de base annuels, ce que reflète le chiffre de base 1992 que j'ai présenté.

M. Jordan: C'est encourageant car les coûts de main-d'oeuvre ont été un facteur qui a joué non seulement dans ce domaine mais dans d'autres dont ce comité s'est occupé.

Pensez-vous qu'un jour, les subventions de l'État ne seront plus nécessaires pour le transport des céréales? C'est ce que semble penser le ministre.

M. Thurston: Voilà le genre de question auquel je préfère ne pas répondre. C'est aux gens des transports de s'occuper des questions de politique; nous nous contentons d'administrer le programme.

M. Jordan: Mais lorsqu'on a décidé qu'il était sage d'utiliser le tarif du Nid-de-Corbeau, n'était-ce pas pour permettre aux céréaliculteurs des régions éloignées d'acheminer leur produit au marché de manière à leur permettre d'affronter la concurrence de ceux qui étaient proches des grands centres et avaient directement accès au chemin de fer? L'objet n'était-il pas de leur permettre de concourir à armes égales, malgré leur éloignement plus ou moins grand des voies ferrées? Était-ce là un des facteurs ayant justifié l'adoption de ce tarif?

M. Thurston: Don, voudriez-vous répéter cette question?

M. Don Rees (gestionnaire, Application de coûts et paiements, Office national des transports du Canada): Oh, merci.

Le président: Vous pensiez que vous n'étiez venu ici que pour allumer et éteindre cet appareil. Ce n'est pas le cas.

M. Rees: Je suis venu ici pour le spectacle son et lumière.

[Texte]

Your question's a good one. I don't know that we're in a position to answer that. I've been involved in costing for longer than I like to remember. I suppose there are a lot of questions as to why that occurred. But I would say perhaps; I'm not really sure.

Some days you're going to be into an issue of whether it is a transportation subsidy, and then it's an agriculture subsidy. So there would be any number of explanations that would probably be better at answering the question than would my knowledge.

Mr. Jordan: In my view, I thought that would have been the biggest factor way back to encourage remote production of grain, when it wouldn't be fair to think if he had to compete on the same market, that he could produce and get his product to market on equal footing. But are we always going to have that type of thing?

There's some talk of getting out of this in some corners. Won't they have to factor that in sometime? Would it be fair to expect that grain producer who works under quite different conditions in getting his product to market, to put him out there equal with the guy who has unlimited access to the market, who's adjacent to the market? Can we just abandon all that and say you guys are out there on your own? Don't you think we'll always have to have some consideration given, unless we want to just encourage those who haven't pioneered in this at all and are wanting to locate adjacent to. . . ?

I don't think it's peculiar to grain production. I think we do it in other areas too. Wherever government subsidizes there's usually rationale for it. I don't know how quickly we think we can get out of doing all that and turn our back on it. There must be things of a little higher order sometimes that we'd want to factor in and not turn over totally to just market forces, to say sorry, but if they can't survive, get out.

You can go a little too far with that. If you're going to be a nation-builder you'd better not abandon that. Do you agree?

Mr. Thurston: You're asking some fundamental questions. I guess those are issues the government is attempting to deal with. To what extent does it want regulation and to what extent does it want to rely on the private interest to ensure that the system is efficient and effective and fair to all users? Those are issues that I guess will have to be dealt with, and are being dealt with, at least as far as WGTA reform is concerned.

It would be my suggestion that we may just have to wait and see what is proposed and what is argued for retention and what is agreed to be let go.

Mr. Jordan: My final question, Mr. Chairman, is to come back to Michel's concern. I know this is outside your mandate too, but the final destination for the product, the cost you're giving us, I think, would be to take the grain to the port on the west coast or take it to the lakehead. Great—we've determined that. It's cheaper to take it west than east. But that doesn't take it to where it has been sold.

[Traduction]

C'est une bonne question. Je ne sais pas si nous sommes vraiment en mesure d'y répondre. Il y a tellement longtemps que je m'occupe du calcul des coûts! Je suppose que l'on s'interroge beaucoup sur les raisons de cette décision. Peut-être est-ce en effet un des facteurs, mais je n'en suis pas certain.

Certains jours, la question est de savoir s'il s'agit d'une subvention au transport ou d'une subvention à l'agriculture. Il y a donc probablement toutes sortes d'explications qui seraient meilleures que celle que je peux vous donner.

M. Jordan: À mon avis, c'est le facteur le plus important qui a contribué à encourager la production de grain dans des régions éloignées, car puisqu'il ne lui était pas possible d'amener son produit au marché et d'affronter la concurrence à armes égales. Mais va-t-il toujours y avoir ce genre d'aide?

Certains parlent d'y renoncer. Ne faudra-t-il pas en tenir compte un jour? Est-il juste que le céréaliculteur qui se trouve dans une situation tout à fait différente lorsqu'il s'agit d'amener son grain au marché soit placé sur un pied d'égalité avec celui qui a un accès illimité à ce marché à cause de sa proximité? Pouvons-nous les abandonner et leur dire de se débrouiller? Ne pensez-vous pas qu'il faudra toujours tenir compte de cette situation à moins que l'on décide simplement d'encourager ceux qui n'étaient pas là au début et qui peuvent s'installer à proximité d'eux. . . ?

Je ne pense pas que cette situation soit particulière à la production de grain. Elle existe dans d'autres secteurs. Une subvention gouvernementale est toujours justifiée, pour une raison ou pour une autre. Je ne sais pas quand nous pourrions nous permettre de ne plus tenir compte de cela. Après tout, il doit bien y avoir des considérations d'un ordre un peu plus élevé dont nous voulons tenir compte au lieu de s'en remettre totalement aux forces du marché et de dire à ces gens-là, désolé, mais si vous ne pouvez pas vous en sortir, abandonnez la partie.

On risque d'aller un peu trop loin dans cette voie. Si vous voulez vraiment édifier une nation, ce sont des principes que vous ne pouvez pas vous permettre d'abandonner. Êtes-vous d'accord?

M. Thurston: Vous soulevez là des questions fondamentales que le gouvernement s'efforce sans doute de résoudre. Dans quelle mesure veut-il s'en remettre au règlement et dans quelle mesure veut-il laisser le soin aux intérêts privés d'assurer le fonctionnement d'un système efficient, efficace et équitable pour tous les usagers? Ce sont là des questions dont il faudra certainement s'occuper, dont on s'occupe d'ailleurs, du moins dans le cadre de la réforme de la LTGO.

À mon avis, nous devons peut-être simplement attendre de voir ce qu'on propose, ce que l'on recommande de conserver et ce que l'on convient d'abandonner.

M. Jordan: Ma dernière question, monsieur le président, a trait à ce qui préoccupe Michel. Je sais que cela ne relève pas non plus de votre mandat, mais en ce qui concerne la destination finale, le coût que vous nous donnez a trait au transport du grain au port, à la côte ouest ou à la tête des Grands lacs. Parfait—voilà qui est établi. Le transport vers l'ouest revient moins cher que vers l'est. Mais il ne s'agit toujours pas de la destination finale.

[Text]

So you'd have to put in the costs there, and then factor in all the other stuff that gets it through the seaway and maybe unloaded, loaded again, and taken to the final point of delivery.

I know that wasn't what you were. . .but it certainly would be a concern in the use of the seaway as opposed to the railway to deliver grain to the guy who bought it.

The Chairman: That seems to be the problem, Mr. Jordan.

Mr. Jordan: Well, I can see you weren't asked to do that, but I think somebody would have to determine those things before you could say this is the way you should be selling grain and delivering it if you were selling it in Europe. You'd have to factor in all that, which is after you've forgotten about it, you've gotten it priced and costed to the lakehead, but then there's a whole lot of other costs that go in before it gets delivered. But we're waiting on what you were asked to do. It certainly is a point, though, that you'd have to build in.

• 1230

That's all I have.

The Chairman: Thank you, Mr. Jordan. Mr. Hubbard.

Mr. Hubbard (Miramichi): We talk about so many different things, but I get the impression this costing is all figured by yourself. In other words, if you're talking about construction, it's a cost-plus business. In other words, the railways, are they competing to cut costs, or are you determining what they're being paid per tonne? I'm a bit confused on that.

Mr. Thurston: What we were required to do under the 1992 costing review was to essentially determine the actual cost of moving grain from the grain-dependent branch lines and the mainline network to the ports that the grain was sent to in 1992. So we look at the 1992 traffic information and receive submissions from the railways in that regard and develop and determine the cost based on that type of traffic flow. It's regulated costing. The agency is required to determine the variable costs of moving grain from the branch-line networks to the port based on the traffic information that was dealt with or handled in the base year.

Mr. Hubbard: Really, what you're saying is that the railways can build a lot of things in and you determine what they're paid. In other words, it's not a competitive system. You can't say CN has this rate, CP has this rate. You determine what the rate is for both of them. Is that correct?

Mr. Thurston: The rate is based on the costs—

Mr. Hubbard: Yes, but I mean—

Mr. Thurston: —but the building block is the cost.

Mr. Hubbard: —it's not competitive. It's not a business-type enterprise. It's regulatory enterprise rather than businesslike, with competition.

[Translation]

Il faudrait donc tenir compte des coûts et de tous les autres facteurs qui interviennent comme le transport sur la voie maritime, le déchargement et le rechargement possible, avant l'arrivée à destination.

Je sais que ce n'est pas ce dont vous êtes. . .mais cela joue certainement lorsqu'il s'agit d'utiliser la voie maritime plutôt que le chemin de fer pour livrer le grain à l'acheteur.

Le président: Cela semble être le problème, monsieur Jordan.

M. Jordan: Je comprends qu'on ne vous a pas demandé de le faire, mais je crois qu'il faudra que quelqu'un décide de ces questions afin que l'on puisse déterminer de la manière dont le grain doit être vendu et livré, lorsqu'il est destiné à l'Europe. Il faut tenir compte de tous ces facteurs car il ne faut pas oublier qu'une fois établis le prix et le coût du transport à la tête des Grands lacs, toutes sortes d'autres coûts entrent en jeu avant la livraison à destination. Mais nous attendons les résultats de ce qu'on vous a demandé de faire. Il n'en demeure pas moins que c'est là un facteur dont vous devriez tenir compte.

C'est tout ce que j'avais à dire.

Le président: Merci, monsieur Jordan. Monsieur Hubbard.

M. Hubbard (Miramichi): Nous parlons d'un tas de choses différentes, mais j'ai l'impression que tous ce calcul des coûts est effectué par vous. Autrement dit, si vous parlez de construction, c'est un prix coûtant majoré. En d'autres termes, y a-t-il concurrence entre les compagnies de chemins de fer pour réduire les coûts, ou est-ce vous qui décidez de ce qu'on les paie à la tonne? Je ne comprends pas très bien ce qui se passe.

M. Thurston: À la suite de l'examen des coûts de 1992, nous avons été chargés de déterminer le coût réel de transport du grain des lignes secondaires tributaires du grain et du réseau de grandes lignes aux ports, en 1992. Nous avons donc étudié les données sur le trafic de cette année-là; nous avons reçu des rapports des compagnies de chemins de fer à ce sujet et nous avons déterminé le coût d'après le volume des mouvements. Ce sont donc des coûts réglementés. L'office est tenu d'établir les coûts variables de transport du grain des lignes secondaires aux ports, d'après les renseignements sur le trafic pour l'année de base.

M. Hubbard: Ce que vous dites, c'est que les compagnies de chemins de fer peuvent incorporer toutes sortes d'éléments, après quoi vous décidez du montant qu'on va leur verser. En d'autres termes, ce n'est pas un système fondé sur la concurrence. Vous ne pouvez pas dire que le CN aura un tarif et le CP un autre. Vous fixez le tarif pour les deux compagnies. C'est bien cela?

M. Thurston: Le tarif est fondé sur les coûts. . .

M. Hubbard: Oui, mais je veux dire par là. . .

M. Thurston: . . .mais le module de départ est le coût.

M. Hubbard: . . .il n'y a pas de concurrence là-dedans. Ce n'est pas une entreprise de type commercial. C'est plutôt une entreprise réglementée avec un certain élément de concurrence.

[Texte]

Mr. Thurston: I would imagine there are other factors, but the WGTA is essentially one rate scale. It relates costs through the development of rates to mileage. There isn't a separate rate scale for CN or CP. It's a combination of—

Mr. Hubbard: That's the point I'm trying to make. I find that difficult to accept in a free market enterprise. If you were to compare costs per tonne per mile with the American system, and I imagine you've done that, what difference is there between Canadian shipments and what the American people, the American farmers, are experiencing with their shipping costs? You talk about 3¢ per tonne per mile, is that correct? What is the American cost?

Mr. Thurston: I am not 100% sure on the actual cost that American carriers incur in moving grain. We have seen grain rates by the various railways in the United States and those rates are set on a commercial basis. Those rates are generally higher than a cost-based rate.

In Canada, we have cost-based rates. It's rate regulation. The railways are required to charge nothing higher than the cost-based rate. In the United States, those rates are set out on a commercial basis and, generally speaking, those rates would have a higher level of contribution than is generally allowed in Canada.

Mr. Hubbard: It costs more to ship grain in the American states than it does in Canada.

Mr. Thurston: I'm not sure on the cost side but the rates are higher in the U.S. than they are in Canada. Now, the rates in Canada are based on the costs plus a 20% addition on the volume costs. That 20% contribution is designed to assist the railways in meeting their constant cost obligation.

Mr. Hubbard: Okay, you gave me the answer I was looking for.

Somehow, during the past year we were led to believe there was about \$60 million of subsidies wasted in this country. Was your group part of that? This was stopped about three weeks ago, but did you watch that and see it happen and note that grain cars were going to Thunder Bay and being hauled back to the west in order to get subsidy?

• 1235

Mr. Thurston: That's an issue that has been around for a while, and if the Wheat Board so chooses to ask the carriers to send the grain to the States through Thunder Bay, then the—

Mr. Hubbard: How could you say through Thunder Bay? There's no way you could ship grain to the States through Thunder Bay, other than you ship it back and forth across the country to get the subsidy. "Through" is not a correct word. Probably "to" would be more the accurate preposition—

Mr. Thurston: To and back, if you want to talk about the back-haul issue, but that is permitted under the existing act and—

Mr. Hubbard: Your agency reported this to the Minister of Transport that this was going on and has been going on for a long period of time?

[Traduction]

Mr. Thurston: J'imagine qu'il y a d'autres facteurs, mais la LTGO exige l'établissement d'un seul barème de tarifs. Les coûts sont fondés sur l'élaboration de tarifs en fonction du kilométrage. Il n'existe pas de barèmes distincts pour le CN et le CP. C'est une combinaison de...

Mr. Hubbard: C'est bien ce que j'essayais de dire. Je trouve cela difficile à accepter dans une économie de libre marché. Si vous compariez les coûts par tonne-mille avec ce qu'ils sont aux États-Unis—j'imagine que vous l'avez fait—quelle différence y a-t-il avec les coûts d'expédition encourus par des agriculteurs américains? Vous parlez de 3\$ par tonne-mille, n'est-ce pas? Quel est le coût américain?

Mr. Thurston: Je ne suis pas sûr à 100 p. 100 du coût des transporteurs américains. Les tarifs pratiqués par les différentes compagnies de chemins de fer américaines pour le transport du grain sont fixés sur une base commerciale. Ils sont en général plus élevés qu'un tarif fondé sur le coût.

Au Canada, nos tarifs sont fondés sur les coûts. Ces tarifs sont réglementés. Les compagnies de chemins de fer ne sont pas autorisées à le dépasser. Aux États-Unis, les tarifs sont déterminés sur une base commerciale et, en règle générale, ils impliquent un niveau de contribution supérieur à ce qui est en général autorisé au Canada.

Mr. Hubbard: L'expédition du grain dans les États américains coûte donc plus cher qu'au Canada.

Mr. Thurston: Je ne suis pas certain des coûts, mais les tarifs sont plus élevés aux États-Unis qu'au Canada. Notons cependant que nos tarifs sont fondés sur les coûts plus un supplément de 20 p. 100. Cette contribution supplémentaire est destinée à aider les compagnies de chemins de fer à couvrir leurs coûts constants.

Mr. Hubbard: Bien, vous m'avez donné la réponse que j'attendais.

Au cours de l'année écoulée on nous a laissé entendre qu'on avait gaspillé environ 60 millions de dollars de subventions dans ce pays. Votre groupe a-t-il joué un rôle là-dedans? Cela a cessé il y a trois semaines environ, mais avez-vous été témoins de cette situation et avez-vous vu des wagons chargés de grains aller à Thunder Bay pour être ensuite ramenés dans l'Ouest afin d'obtenir la subvention?

Mr. Thurston: C'est une question dont on parle depuis longtemps et si la Commission du blé décide de demander aux transporteurs d'expédier le grain aux États-Unis en passant par Thunder Bay, le...

Mr. Hubbard: Comment pouvez-vous dire en passant par Thunder Bay? Il est impossible d'envoyer des céréales aux États-Unis en passant par Thunder Bay, sauf en leur faisant traverser tout le pays pour toucher les subventions. Ce n'est pas «en passant par» qu'il faut dire, ce serait plus exact de dire «avec un détour par»...

Mr. Thurston: Aller-retour, si vous pensez aux convois qui reviennent sur leurs pas, mais la loi actuelle l'autorise et...

Mr. Hubbard: Votre organisme a-t-il expliqué cette situation au ministère des Transports en lui disant qu'elle persistait depuis longtemps?

[Text]

The Chairman: Your time is up, Mr. Hubbard, but I'm going to let you carry on on that line of questioning because it's not only relevant to what we're discussing here but also relevant to our grain shortage issue. I'd like some answers on that, because we're very concerned about the abuse of that.

Mr. Rees: The agency has had knowledge of that particular movement. First of all, when grain traffic comes to Thunder Bay it can move by water or be back-hauled.

The agency, because of a challenge, and I think it was in 1988 or 1989, did make a decision on it and the issue at point was whether those cars have to physically go to Thunder Bay. Do those cars physically have to be unloaded at Thunder Bay? The answer was, as I recall, the cars had to move to Thunder Bay if they wanted to get the subsidy. The alternative would be a commercial rate from origin to destination.

Mr. Hubbard: And the pronoun "they" means if the railways wanted to get the subsidy. I don't think the producer gets paid the subsidy.

Mr. Rees: No, but the producer will be part of the routing of that vehicle. So if they want the cheaper rate, then they would say to the railway, we want that car to move this way and to get this rate. Therefore the car would move via Thunder Bay and be back-hauled, because the total combined rate would be less than what it was commercially.

Mr. Hubbard: So in effect you're saying to this committee that in order for the government to pay an additional \$60 million a year, in order for the grain producers in the west to lose their cars for another ten days or more, all of this occurred so that the railways could get a \$60 million subsidy.

Mr. Rees: We tried to indicate that it's the shipper who in total would pay. . . using your \$60 million, the shipper pays \$60 million less. I don't know that the railway is making any more, but certainly if the subsidy is being paid, then the shipper is benefiting by the total rate being less, using your \$60 million.

Mr. Hubbard: But if you haul grain an additional 1,000 miles at 3¢ a mile, there's a whole cost being built in that shouldn't be there. It seems like—I'm sorry, Mr. Chairman.

The Chairman: No, you go ahead.

Mr. Hubbard: This is the point I'm trying to make.

The Chairman: I know where you're going. You go ahead.

Mr. Hubbard: I don't see why we spend government money to do something that no business practice would accept.

The Chairman: Everyone will get mad at me for extending into the lunch hour, but you go right ahead, sir.

Mr. Hubbard: That's fine. I just wanted to make the point.

The Chairman: Carry on with that. I don't think we have a satisfactory answer yet.

[Translation]

Le président: Votre temps est épuisé, monsieur Hubbard, mais je vais vous laisser poursuivre ces questions parce qu'elles se rapportent non seulement à notre discussion mais aussi à la question de la pénurie de céréales. J'aimerais avoir des réponses à ce sujet parce que nous sommes très préoccupés par les abus dans ce domaine.

M. Rees: L'Office a été informé de cette situation particulière. D'abord, pour arriver à Thunder Bay, les céréales peuvent être transportées par où ou les wagons peuvent revenir sur leurs pas.

Lors d'une contestation, en 1988 ou 1989, je crois, l'Office a rendu une décision et la question à l'époque était de savoir si les wagons devaient réellement aller jusqu'à Thunder Bay. Fallait-il matériellement les décharger à Thunder Bay? Si je me souviens bien, on a décidé qu'il était nécessaire, pour avoir droit à la subvention, que les wagons aillent jusqu'à Thunder Bay. Autrement, c'était le taux commercial qui devait s'appliquer du point d'origine à la destination.

M. Hubbard: Et vous voulez dire que c'était les compagnies ferroviaires qui voulaient toucher la subvention. Je ne pense pas que les producteurs aient pu en bénéficier.

M. Rees: Non, mais les producteurs interviennent dans le choix du trajet. S'ils veulent bénéficier du taux le plus intéressant, ils vont demander à la compagnie ferroviaire de choisir un parcours donné pour obtenir un taux donné. C'est pourquoi les wagons vont passer par Thunder Bay et revenir à l'arrière parce que le taux combiné total est ainsi inférieur au taux commercial.

M. Hubbard: En fin de compte, vous essayez de nous dire que les producteurs de céréales de l'Ouest ont dû se passer de leurs wagons pendant 10 jours sinon plus, tout cela pour permettre aux compagnies ferroviaires de toucher la subvention gouvernementale de 60 millions de dollars.

M. Rees: Nous avons essayé de montrer que c'est l'expéditeur qui. . . pour prendre votre chiffre de 60 millions de dollars, paierait 60 millions de moins en tout. Je ne sais pas si les compagnies de chemin de fer gagnent davantage mais si la subvention est versée c'est l'expéditeur qui bénéficie du tarif plus bas, 60 millions de dollars dans votre exemple.

M. Hubbard: Mais si l'on doit transporter les céréales sur 1 000 milles de plus à 3¢ du mille, c'est une somme qui vient s'ajouter inutilement aux coûts. Il me semble. . . excusez-moi, monsieur le président.

Le président: Non, continuez.

M. Hubbard: C'est ce que j'essaie de démontrer.

Le président: Je sais où vous voulez en venir. Continuez.

M. Hubbard: Je ne vois pas pourquoi le gouvernement dépense de l'argent pour faire quelque chose qu'aucune entreprise privée n'accepterait.

Le président: Tout le monde devait m'en vouloir de continuer pendant l'heure du dîner, mais continuez, monsieur.

M. Hubbard: C'est bien. Je voulais seulement faire cette observation.

Le président: Poursuivez. Nous n'avons pas encore obtenu de réponse satisfaisante.

[Texte]

Mr. Rees: To have a satisfactory answer, again, the policy in place is that for that shipper to have an advantage under WGTA of a movement, the movement had to go to Thunder Bay. Now, once that car arrives in Thunder Bay and it's rebilled into the United States or into eastern Canada, then it's commercial movement after that.

[Traduction]

M. Rees: La réponse satisfaisante est toujours la même; suivant la politique en place, pour que les expéditeurs bénéficient d'un certain avantage en vertu de la LTGO, les grains doivent passer par Thunder Bay. Lorsqu'après être arrivé à Thunder Bay, le wagon est renvoyé vers les États-Unis ou vers l'est du Canada, c'est le taux commercial qui s'applique ensuite.

• 1240

Again, the WGTA, in combination with the commercial rate from Thunder Bay, either back to Winnipeg on CP or to Fort Frances on CN to its final destination, has to be cheaper than moving it directly commercial from origin; otherwise they wouldn't do it. The announcement by Minister Goodale is trying to deal with that very issue.

The Chairman: The National Transportation Agency was called in on that dispute in 1988 or 1989 to ascertain whether the cars in actual fact had to travel to Thunder Bay in order to qualify for the subsidy. Is that correct? You rendered a decision on that.

Mr. Rees: That's my recollection. Unfortunately I didn't think of comparing it with that.

Ms Tadros: It's my recollection as well. A decision was rendered on that issue and we'd be more than pleased to provide you with that decision.

The Chairman: Oh, no, that was referred to the NTA, and this is a follow-up to your question, Mr. Hubbard, because at that time, they—the shippers, I assume—were shipping the grain directly to their United States' destinations and qualifying for the subsidy from wherever it was shipped to Thunder Bay.

There was a request for a ruling from the NTA asking if the actual grain car had to travel to Thunder Bay and then, what they called, rebuild out of Thunder Bay for its eventual destination. Your agency said the car had to actually travel to Thunder Bay and then go back. We call it the scenic route for grain. The only thing it doesn't have is a dome car. That was your decision.

Ms Tadros: As I recall, the decision of the agency was that in order to be eligible for subsidy under the WGTA, it has to be routed to Thunder Bay, not that it has to go back. That would not be something the agency would properly comment on.

The Chairman: From there it was rebuilt commercially back to whatever its destination was, either Winnipeg to go south or Emerson. Didn't that seem odd to you people?

Ms Tadros: It did, as I recall, and I think if you carefully read that decision you'll see some comments about the overall situation at that time.

The Chairman: That continued for five years until we brought it to the minister's attention. It was not because of what you folks were doing; it was mainly a regulatory thing. We brought it to his attention through the quick study we did because there was a shortage of grain cars in this country to get the product to market. We found out the grain cars were being utilized in that way, which was totally inefficient. That, I think, is the substance of what we're trying to say. Forget about the

Le taux de la LTGO combiné au taux commercial depuis Thunder Bay, soit pour repartir vers Winnipeg avec le CP ou vers Fort Frances avec le CN jusqu'à la destination finale, doit être plus avantageux que le prix du transport commercial depuis le point de départ; autrement, on ne procéderait pas ainsi. C'est justement sur ce point que portent les mesures annoncées par le ministre Goodale.

Le président: On a fait appel à l'Office national des transports lors du litige de 1988 ou 1989 pour déterminer si les wagons devaient effectivement aller jusqu'à Thunder Bay pour être admissibles à la subvention. Est-ce exact? Vous avez rendu une décision sur ce sujet.

M. Rees: C'est ce dont je me souviens. Malheureusement, je n'ai pas pensé à faire cette comparaison.

Mme Tadros: Je m'en souviens également. Une décision a été rendue sur ce sujet et nous nous ferions un plaisir de vous la communiquer.

Le président: Oh, non, l'ONT avait été saisi du problème, et cela rejoint votre question, monsieur Hubbard, parce qu'à l'époque, ils—les expéditeurs, je suppose—expédiaient directement le grain vers les destinations américaines et pouvaient bénéficier de la subvention du point de départ, quel qu'il ait été, jusqu'à Thunder Bay.

On a demandé à l'ONT de trancher pour savoir si les wagons de céréales devaient matériellement aller jusqu'à Thunder Bay et ensuite repartir de Thunder Bay pour leur destination finale. L'office a estimé que le wagon devait effectivement se rendre jusqu'à Thunder Bay, puis repartir. C'est ce que nous avons appelé le parcours touristique du grain. La seule chose qui manque, c'est un wagon-panoramique. C'est ainsi que l'Office a statué.

Mme Tadros: Si je ne me trompe pas, selon la décision de l'Office, les expéditeurs ne pouvaient bénéficier des subventions prévues par la loi que si le grain était acheminé jusqu'à Thunder Bay mais il n'était pas question que les wagons reviennent sur leurs pas. L'Office ne s'est pas prononcé sur cet aspect de la question.

Le président: À partir de là, les céréales repartaient au taux commercial jusqu'à leur destination, soit Winnipeg pour le Sud, soit Emerson. Cela ne vous a-t-il pas paru étrange?

Mme Tadros: Oui, si je m'en souviens bien, et si vous lisez la décision attentivement, je crois que vous y trouverez des commentaires sur la situation générale à l'époque.

Le président: Cette situation a persisté pendant cinq ans jusqu'à ce que nous en parlions au ministre. Ce n'était pas à cause de ce que vous faisiez, mais c'était plutôt un problème de réglementation. Nous avons attiré l'attention du ministre sur la question à la suite de la petite étude que nous avons effectuée parce qu'il y avait une pénurie de wagons pour transporter les céréales jusqu'aux points de vente. Nous nous sommes rendus compte que les wagons de transport du grain étaient utilisés

[Text]

\$60 million for a moment; it was the inefficient use of the grain cars. Grain cars were travelling all over. Did you consider that?

Ms Tadros: Yes.

The Chairman: We had a shortage of grain cars and we couldn't get our stuff to market.

Ms Tadros: When the agency issued that decision, those facts were not in place, so they weren't considered in the decision. But I think you have to take a look at the legislation and what the legislation allows. The legislation allows for a subsidy on movements to Thunder Bay.

The Chairman: But in Mr. Thurston's remarks, and I have them written down, you administer the program for the minister re the WGTA. Are those not your words? Wouldn't you advise the minister somewhere along your mandate that there is an inefficiency here, that you're lacking grain cars, that there's an extra cost involved and you can't afford this \$750 million as it is now? Wouldn't someone in your agency go and say there is something fundamentally wrong here?

• 1245

Mr. Rees: If I can just pull back what Wendy mentioned earlier, that in the decision we commented on it, we tried to make it of much more importance in our 1992 base year review when we started to assess the costs and why it was requiring so many more additional cars to come into the fleet to support the government fleet. When we looked at it, we identified the problem being Thunder Bay, first of all the cars clearing Thunder Bay and then the cars going off into the United States elongating the car cycle dramatically.

When we finished, we made our presentation to the Senior Grain Transportation Committee. Neil mentioned earlier the number of consultations we had when we dealt with that particular issue. We called it car utilization, because it's a supplementary cost that becomes part of the base year. The government fleet can only handle so many tonnes, so it has to be supplemented with leased, rented or in fact railway-supplied equipment.

That issue was raised. We raised it to the extent of saying in 1988 that supplemental was about \$10 million and now it had increased to \$24.4 million. I can say to you that yes, we did raise it.

But again, being a regulatory body, it's a policy issue as to whether or not that was permitted. We were costing it and we were telling people that it was getting very expensive, not only Thunder Bay but the total use of cars into the United States. When we looked at that and saw that it's part of a half billion dollar business that we now have into the United States, Thunder Bay and all these grain movements, whether they're direct commercial or whatever, we couldn't identify what the

[Translation]

ainsi, c'est-à-dire de façon tout à fait inefficace. C'est essentiellement le sens de notre intervention. Ne parlons plus des 60 millions de dollars pour l'instant; c'est plutôt un problème d'inefficacité dans le mode d'utilisation des wagons de transport du grain qui devait parcourir des distances considérables. Y avez-vous pensé?

Mme Tadros: Oui.

Le président: Il y avait une pénurie de wagons de céréales telle que l'on ne pouvait transporter le grain jusqu'aux points de vente.

Mme Tadros: Lorsque l'Office a rendu cette décision, ces facteurs n'existaient pas et ils n'ont donc pas été pris en considération. Il faut examiner la loi et ses dispositions. Elle prévoit une subvention pour le transport jusqu'à Thunder Bay.

Le président: Mais M. Thurston a dit, et j'ai noté ses propos, que vous administriez le programme pour le ministre en ce qui concerne la LTGO. N'est-ce pas ce que vous avez dit? N'est-il pas dans votre mandat de signaler au ministre un tel manque d'efficacité et de lui dire qu'il y a une pénurie de wagons, qu'il y a des coûts supplémentaires et que vous n'avez pas les moyens de payer ces 750 millions de dollars? N'y a-t-il personne à l'Office pour signaler que quelque chose ne va pas du tout?

M. Rees: Si vous me permettez de revenir sur ce que disait Wendy tout à l'heure, à propos de la décision rendue, nous avons essayé de donner beaucoup plus d'importance à cette question dans notre examen de l'année de base de 1992, lorsque nous avons commencé à évaluer les coûts et à chercher à savoir pourquoi il fallait ajouter tant de wagons supplémentaires pour compléter le parc gouvernemental. Quand nous avons examiné la question, nous nous sommes rendus compte que le problème était lié à Thunder Bay, dans la mesure où les wagons devaient d'abord aller jusqu'à Thunder Bay avant de repartir vers les États-Unis, ce qui prolongeait considérablement le voyage.

Lorsque nous avons terminé, nous avons présenté nos conclusions au Comité principal du transport des grains. Neil vous a expliqué tout à l'heure que nous avons eu de nombreuses consultations à ce moment-là. Nous avons appelé cela l'utilisation des wagons, parce que c'est un coût supplémentaire qui doit être intégré à l'année de base. Le parc du gouvernement a une capacité de tant de tonnes et il faut la compléter avec des wagons de location, de courte ou de longue durée, ou du matériel fourni par les compagnies ferroviaires.

La question a été soulevée. Nous avons dit qu'en 1988 le coût supplémentaire était d'environ 10 millions de dollars et qu'il était maintenant passé à 24,4 millions. Je peux vous dire que oui, nous avons soulevé la question.

Mais là encore, nous sommes un organisme de réglementation, et le fait d'autoriser ou pas cette situation relève d'une décision de politique. Nous avons calculé les coûts et nous avons démontré que l'opération a été très coûteuse, non seulement pour Thunder Bay mais pour ce qui est du nombre total de wagons utilisés vers les États-Unis. Nous avons étudié la question et nous avons vu que cela faisait partie de l'ensemble de nos transactions actuelles avec les États-Unis qui

[Texte]

related revenue or new market to the shipper was. All we could say was it was costing \$24 million more to do it.

The railways responded in turn, and certainly it has been raised many times as to the car shortage problem. We saw that as part of the problem. It's not all the problem, because all of a sudden grain movements into the United States became a very big item. To do that, whether or not a shipper was to take advantage of the Thunder Bay move, that was all part and parcel in 1992 of what we had identified, and certainly we have all seen what's happened in late 1993 and early 1994.

The Chairman: To your knowledge, Mr. Thurston, did you just report this gross inefficiency and lack of proper utilization of cars through your initial report, or did you do this on an annual basis to the Minister of Transport, saying they should be looking at this inefficiency?

Mr. Thurston: As Don mentioned, it's an issue that we dealt with as part of the base year review in 1992. We have not reported on an annual basis to the minister on that specific item. We dealt with it as part of the costing review.

The Chairman: That is the overall cost review?

Mr. Thurston: It was in the 1992 base year costing review.

The Chairman: So the NTA did not make any comment on that since its initial report in 1989 or 1988, when they said that the actual car had to travel to Thunder Bay?

Mr. Thurston: That's correct.

The Chairman: Thank you.

• 1250

Mr. Thurston, my second-last question. Do we have any costs per tonne-mile? Do you have any way of getting us what it costs Canadian railways to ship a tonne of grain per mile? Cut out all the subsidies. What does it cost us to ship a tonne of grain in Canada versus United States railways?

Mr. Thurston: Unfortunately, Mr. Chairman, we haven't costed railway operations in the United States. They have a different way of doing costing from what we do in Canada, and I'm not so sure it would be directly comparable, but we, as part of the base year review, have only looked at railway operations in Canada.

The Chairman: We heard earlier in the day that one of the railways was constantly looking at their cost structure, trying to lower their costs, but because of events over the last several years and the work rules that were implemented and the labour costs that were involved, we were, in the evidence we heard this morning, non-competitive.

[Traduction]

représentent un demi milliard de dollars, Thunder Bay et tout ce transport de céréales, que ce soit des trajets directs au taux commercial ou autre, et nous n'avons pas pu déterminer dans quelle mesure cela permettait aux expéditeurs d'augmenter leurs revenus ou d'accéder à de nouveaux marchés. Nous nous sommes bornés à constater qu'il fallait dépenser 24 millions de dollars de plus.

Les compagnies de chemin de fer ont répondu à leur tour et il est vrai que l'on a beaucoup parlé de la pénurie de wagons. Pour nous, cela fait partie du problème. Toute la question n'est pas là parce que le transport de grain vers les États-Unis a tout d'un coup pris beaucoup d'importance. Que les expéditeurs cherchent à bénéficier des subventions en passant par Thunder Bay ou pas, tout cela fait partie de ce que nous avons relevé en 1992 et nous avons tous vu ce qui s'est produit à la fin de 1993 et au début de 1994.

Le président: D'après ce que vous savez, monsieur Thurston, a-t-on fait état de ce grave manque d'efficacité et de la mauvaise utilisation des wagons dans le rapport initial ou en avez-vous parlé chaque année au ministre des Transports, en disant qu'il faudrait régler la situation?

M. Thurston: Comme l'a dit Don, c'est une question que nous avons abordée dans le cadre de notre examen de l'année de base en 1992. Nous n'avons pas abordé le problème dans nos rapports annuels au ministre. Nous l'avons traité dans le cadre de l'examen des coûts.

Le président: Vous voulez parler de l'examen d'ensemble de coûts?

M. Thurston: C'était lors de l'examen de l'année de base de 1992.

Le président: L'Office n'a donc fait aucun commentaire sur cette question depuis le rapport initial de 1989 ou 1988, où l'on avait décidé que les wagons devaient effectivement se rendre jusqu'à Thunder Bay?

M. Thurston: C'est juste.

Le président: Merci.

M. Thurston, c'est mon avant-dernière question. Avez-vous des taux par tonne-mille? Pourriez-vous nous dire ce qu'il en coûte aux compagnies de chemin de fer canadiennes pour transporter une tonne de grain sur un mille? Oubliez toutes les subventions. Quel est le prix du transport d'une tonne de grain au Canada par rapport au prix aux États-Unis?

M. Thurston: Malheureusement, monsieur le président, nous n'avons pas calculé le coût du transport ferroviaire aux États-Unis. Les coûts ne sont pas calculés de la même façon qu'au Canada et je ne sais pas si les chiffres seraient directement comparables mais, dans notre examen de l'année de base, nous avons seulement examiné les opérations ferroviaires au Canada.

Le président: On nous a dit tout à l'heure que l'une des compagnies ferroviaires essayait constamment de revoir sa structure tarifaire et de diminuer ses coûts, mais qu'il nous était impossible d'avoir des tarifs concurrentiels en raison des événements des dernières années, des règles de travail qui ont été mises en vigueur et des coûts de main-d'oeuvre.

[Text]

We heard earlier in this hearing process that the other railway certainly admitted to some very serious inefficiencies in their system. They lost a substantial amount of money last year, and as a result of these inefficiencies they are now planning to merge east of Winnipeg in order to bring their costs down. Yet in your analysis—and I think you use 1992 as a base year—you are using the costs that were provided by the railways. The costs that you've explained to us today are the costs with the built-in inefficiencies, which we've heard about throughout this process.

Mr. Thurston: The costs that the agency has determined as applicable for the movement of grain that occurred in the base year of 1992. The \$35 million—

The Chairman: Those costs would be with the inefficiencies that are built into the system.

Mr. Thurston: They're the costs as we've received them and verified and—

The Chairman: That you received from the railways?

Mr. Thurston: From the railways, and we have verified those costs and we have made some adjustments, which we spoke about, in terms of the fact that certain costs will not recur in the future as a result of labour downsizing. And they are the costs that have been determined by the agency.

The Chairman: The 1992 figures to which you refer on several of your charts were with those costs that included the back-haul costs that we just talked about in the previous line of questioning. That's correct?

Mr. Rees: There would be no back-haul in the costs. The costs would be WGTA-related movements, so it would be just the movement to Thunder Bay.

The Chairman: The movement of grain into Thunder Bay regardless of where its destination is?

Mr. Rees: That's right.

The Chairman: Are we going to get a cost per tonne-mile on Canada versus U.S. railways? Did we get an answer on that?

Mr. Rees: What we mentioned is that we don't have costs in the United States scenario. I don't know if the other witnesses offered.

The Chairman: Thank you very much. I know we kept you a little over time. Thank you for being so forthright in your presentation.

Mr. Thurston: No problem. Thank you very much.

• 1254

[Translation]

D'après ce qu'on nous a dit au cours des audiences, l'autre compagnie ferroviaire reconnaissait qu'il existait de graves insuffisances dans son système. Elle a perdu des sommes considérables l'année dernière et prévoit maintenant, en raison de ce manque d'efficacité, de fusionner à l'Est de Winnipeg afin de réduire les coûts. Pourtant, dans votre analyse—et je crois que vous avez pris 1992 comme année de base—vous vous êtes servis des chiffres de coûts que vous ont donnés les compagnies de chemin de fer. Les coûts dont vous nous avez parlés aujourd'hui reflètent le manque d'efficacité inhérent au système dont on nous a parlé pendant toutes les audiences.

M. Thurston: L'Office a déterminé les coûts applicables au transport du grain au cours de l'année de base de 1992. Les 35 millions de dollars. . .

Le président: Ces coûts reflètent le manque d'efficacité du système.

M. Thurston: Ce sont les chiffres de coûts que nous avons reçus et vérifiés et. . .

Le président: Ce sont les compagnies de chemin de fer qui vous les ont donnés?

M. Thurston: Les compagnies de chemin de fer, effectivement, et nous avons vérifié ces coûts, nous avons apporté quelques petites modifications, comme nous l'avons dit, dans la mesure où certaines dépenses vont disparaître à la suite des compressions d'effectifs. Et ce sont les chiffres qui ont été définis par l'Office.

Le président: Les chiffres de 1992 que l'on retrouve sur plusieurs de vos tableaux sont ceux qui comprennent les coûts de retour en arrière dont nous avons parlé au cours des questions précédentes. Est-ce exact?

M. Rees: Le retour en arrière n'est pas inclus dans ces chiffres. Il s'agit uniquement des mouvements en rapport avec la LTGO et donc uniquement jusqu'à Thunder Bay.

Le président: Le transport du grain jusqu'à Thunder Bay quelle que soit sa destination?

M. Rees: C'est exact.

Le président: Allons-nous avoir le prix par tonne-mille au Canada par comparaison avec les États-Unis? Nous a-t-on donné une réponse à cela?

M. Rees: Nous avons expliqué que nous n'avions pas les chiffres concernant le coût du transport aux États-Unis. Je ne sais pas si les autres témoins les ont donnés.

Le président: Merci beaucoup. Je sais que nous vous avons gardés un peu plus longtemps que prévu. Merci d'avoir été si directs dans vos propos.

M. Thurston: Pas de problème. Merci beaucoup.

• 1301

The Chairman: Mr. Stewart does not have an opening statement, but there are some questions as a result of some of the evidence we heard throughout this process, and I'll just let you open, Mr. Stewart, if you have some comment to make, and then we'll have questions, if that's all right with you, sir.

Le président: M. Stewart n'a pas de déclaration d'ouverture mais il y a quelques questions à la suite des témoignages que nous avons entendus pendant nos audiences et je vais vous laisser débiter, monsieur Stewart, si vous avez quelques observations à faire, et nous passerons ensuite aux questions, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

[Texte]

Mr. Glendon Stewart (President, St. Lawrence Seaway Authority): Thank you, Mr. Chairman. I don't have a statement, as you just announced, and I don't have any other comment that I think might be useful to the committee at this time. So you may wish to start right away with your questions.

Le président: Monsieur Guimond.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

Monsieur Stewart, je ne sais pas si vous avez lu les comptes-rendus de nos auditions, particulièrement celle de Québec où nous avons rencontré des représentants de la MRC de Salaberry et, particulièrement le maire de Melocheville?

Je dois absolument vous réitérer que je crois que les relations entre l'administration de la Voie maritime et les maires de ces régions-là sont mauvaises, particulièrement au niveau de l'entretien des ponts et du tunnel de Melocheville; je me rappelle très bien vos propos, vous attribuez une large partie du déficit, 3 millions de dollars sur 5 millions de dollars, de la Voie maritime à l'entretien que vous devez assumer pour ces ponts et ce tunnel.

On pourrait qualifier ces relations de très mauvaises et j'aimerais savoir quelles sont vos intentions pour faire en sorte que des relations harmonieuses existent entre une corporation de la Couronne, dont vous assumez la présidence, et des représentants du monde municipal qui, de droit, refusent d'assumer certaines responsabilités financières quant à ces ponts?

Suite à une question que je vous avais posée, vous sembliez avoir liquidé la question en disant, je crois, que «les ponts et le tunnel, il n'y a pas de problème, on redonne cela au gouvernement du Québec ou on redonne cela aux municipalités».

Je peux vous dire que nous avons entendu des témoignages très agressifs de maires très mécontents de votre administration.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I did have a chance to read some of the transcript. I haven't read all of it.

I now do have answers to the two mayors, the Mayor of Melocheville and the Mayor of Saint-Louis-de-Gonzague, which I will send to you, Mr. Chairman, this afternoon. They asked quite a number of questions, as you know, in Quebec City.

We do, Mr. Guimond, have regular meetings with the three groups you just referred to. I think in fact the relationship you would witness around the table would be one that's a little different from maybe the one you listened to in Quebec City.

They do have a point and they are anxious to settle land claims, maybe, or do something with the bridges. We understand that. We're discussing matters with them. We are trying to be as conciliatory as we can. We have no axe to grind, and I'm sure you know that the cost of the two bridges in the Beauharnois Canal and the tunnel under the Beauharnois Canal is also shared with Hydro-Québec.

[Traduction]

M. Glendon Stewart (président, Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président. Comme vous venez de l'annoncer, je n'ai pas de déclaration et je n'ai aucun commentaire à faire qui puisse être utile au Comité. Vous pouvez donc passer tout de suite aux questions.

The Chairman: Mr. Guimond.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Stewart, I don't know if you have read the transcripts of our hearings, particularly in Quebec City where we met with representatives of the Salaberry MRC and, especially the Mayor of Melocheville?

I must repeat that I believe the relationship between the St-Lawrence Seaway Authority and the mayors in these regions are very bad, especially with respect to the maintenance of the bridges and the tunnel in Melocheville; I remember your comments very clearly, you said that a large portion of the St-Lawrence Seaway deficit, that is 3 million dollars out of 5 millions, is due to the maintenance of these bridges and that tunnel.

These relationships can be considered as very bad and I would like to know what you intend to do to establish a good relationship between a Crown Corporation, of which you're the President, and representatives of the municipal community who, by right, refuse to take on some financial responsibility regarding these bridges?

To follow up on a question I had asked you, you seemed to have settled the issue by saying, I believe, that "the bridges and the tunnel, there is no problem, we give this back to the Quebec government or to the municipalities".

I can tell you that we've heard very aggressive testimonies from some mayors who were very upset about your administration.

M. Stewart: Monsieur le président, j'ai pu lire une partie des comptes rendus, mais pas tout.

J'ai maintenant des réponses à donner aux deux maires, le maire de Melocheville et celui de Saint-Louis-de-Gonzague, que je vais vous envoyer, monsieur le président, cet après-midi. Ils ont posé plusieurs questions à Québec, comme vous le savez.

Je dois vous dire, monsieur Guimond, que nous rencontrons régulièrement les trois groupes dont vous venez de parler. En fait les relations que l'on peut observer autour de la table sont un peu différentes de ce que vous avez entendu à Québec.

Ces groupes ont leur point de vue et sont impatients de régler des questions territoriales, peut-être, ou de trouver une solution à propos des ponts. Nous discutons avec eux et nous essayons d'être aussi conciliants que possible. Nous n'avons aucun compte à régler et vous savez certainement que le coût des deux ponts au-dessus du canal de Beauharnois et du tunnel en dessous de ce canal est également partagé avec Hydro-Québec.

● 1305

So it's not only the Seaway Authority that spends the \$3 million per annum in maintaining those three structures, but Hydro-Québec also spends about another \$9 million, for a total of \$12 million in maintaining those two bridges and one tunnel.

Ainsi, l'administration de la voie maritime dépense 3 millions de dollars par an pour entretenir ces trois structures mais Hydro-Québec dépense encore environ 9 millions de dollars, soit un total de 12 millions de dollars pour assurer l'entretien de ces deux ponts et de ce tunnel.

[Text]

To get to the core of your question I can only say I don't think the relationship is as bad as the one you've described. We do constantly work with these people. We may have two different points of view, but we do work with them, and we put our best foot forward, and I'm sure they do too, to try to arrive at a conciliatory position.

M. Guimond: J'imagine que vous aviez d'autres activités et il est malheureux que vous n'ayez pas entendu la teneur des propos. Je ne pense pas être paranoïaque, mais je peux vous dire qu'ils avaient un problème de perception, qu'ils nous ont soumis un catalogue, une liste d'épicerie de questions et nous étions sur la défensive en entendant cette accumulation de frustrations. En tout cas, si vous pensez que les relations sont bonnes, je n'ai pas hâte de voir ce qu'elles seront lorsqu'elles deviendront mauvaises.

Monsieur Stewart, lors de nos audiences à St. Catherines et à Thunder Bay, particulièrement à St. Catherines, nous avons entendu un témoignage pathétique d'un maire qui nous a fait part de la question du cimetière de la ville St. Catharines. C'est probablement... Lorsqu'on n'est pas concerné, qu'on n'a pas de parents dans ce cimetière, on ne peut probablement pas apprécier avec autant de sensibilité ces propos.

Je tiens quand même à vous dire que, ce soir là, ces propos m'ont trotté dans la tête un certain temps et, lorsque je me suis couché, je me suis dit que, encore une fois, nous avons entendu un groupe qui était mécontent, qui considérait que les relations n'étaient pas très harmonieuses avec la corporation dont vous assumez la présidence.

Par contre, actuellement, il s'agit d'une expropriation en vue d'un agrandissement ou d'un nouveau tracé de la Voie maritime. Par contre, ils voulaient avoir des indications sur le moment où cela pourrait se faire et, s'il n'y avait pas d'urgence, ils voulaient que vous leur redonniez ces terrains. Si, un jour, dans 20, 40, 60 ans, vous en aviez encore besoin, vous pourriez alors exproprier à nouveau.

Nous en avons discuté avec M. Trépanier lors de la pause et il nous donnait un compte rendu tout à fait différent du vôtre. Lorsqu'un élu, un maire parle comme cela à une tribune publique comme celle-là, on peut constater que les relations ne sont pas très harmonieuses et, en tant que fiduciaire des deniers des citoyens et des citoyennes qu'il représente, je pense que c'est sa responsabilité de le dire.

En tout cas, je considère que c'est ma responsabilité de vous le dire et je suis persuadé que vous aurez l'occasion de lire ces témoignages pour vraiment vous en imprégner.

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I have heard that same testimony quite a number of times, in different forms.

I agree, Mr. Guimond, there is an unsettling attitude there, in Thorold, specifically with regard to the Lakeview Cemetery. We have tried since 1987 to come to an understanding with the City of Thorold. We have an offer on the table that's been there since November 1993 and isn't yet responded to. I can tell you, Mr. Chairman, that the Seaway Authority has done all it could possibly be expected to do to try to arrive at a reasonable solution to that problem.

There are many examples I could discuss, Mr. Chairman, and give to your committee, but I'll just give you one example.

[Translation]

Pour en revenir au fond de votre question, je me bornerai à dire que les relations ne me semblent pas aussi mauvaises que vous l'avez dit. Nous travaillons constamment avec ces personnes. Nous avons peut-être des points de vue divergents mais nous travaillons de concert et nous faisons le maximum, tout comme eux, j'en suis sûr, pour trouver une position de conciliation.

Mr. Guimond: I assume that you had other activities and it is unfortunate that you couldn't hear their comments. I don't think I am a paranoiac, but I can tell you that they had a perception problem, that they gave us a catalog, a shopping list of questions and we were on the defensive when hearing such an accumulation of frustrations. At any rate, if you think the relationship is good, I am not anxious to see what they will be like when they become bad.

Mr. Stewart, during our hearing in St. Catherines and Thunder Bay, especially in St. Catherines, we heard a very moving testimony from a mayor about the cemetery in the City of St. Catherines. It is probably... When you're not affected, when you have no relatives in that cemetery, you probably cannot appreciate these comments with the same sensitivity.

Still, I want to tell you that, that evening, I couldn't help but thinking about these comments and, when I went to bed, I thought that, once again, we had heard from a group who was upset, who felt the relationship wasn't good with the administration of which you are the president.

On the other hand, this deals actually with an expropriation for enlarging the seaway or changing the layout. On the other hand, they wanted to have some indication on the time this would be implemented and, if it wasn't urgent, they wanted you to give the land back to them. If some day, 20, 40, 60 years from now, you still need them, you might then expropriate again.

We talked about this with Mr. Trépanier during the break and his summary of the situation was completely different from yours. When an elected official, a mayor, speaks like this in such a public forum as this one, you can see that the relationship is not very good and, as a trustee for the money of the citizens he represents, I think it is responsibility to say so.

Anyway, I believe that it is my responsibility to tell you and I am sure that you'll have an opportunity to read these testimonies and to really understand what they mean.

M. Stewart: Monsieur le président, j'ai entendu ce témoignage à de nombreuses reprises, sous des formes différentes.

Je reconnais, monsieur Guimond, que la situation est troublante, à Thorold, particulièrement en ce qui concerne le cimetière Lakeview. Depuis 1987, nous essayons d'en arriver à une entente avec la ville de Thorold. Nous avons une offre sur la table qui est là depuis novembre 1993 et à laquelle il n'y a toujours pas eu de réponse. Je dois vous dire, monsieur le président, que l'administration de la Voie maritime a fait tout son possible pour essayer de trouver une solution raisonnable à ce problème.

Je pourrais citer de nombreux exemples monsieur le président, et je pourrais en donner au Comité, mais je vais me limiter à un seul.

[Texte]

[Traduction]

• 1310

We had a maintenance agreement with the City of Thorold. It was a 15-year maintenance agreement, from 1972 to 1987. It allowed the City of Thorold to withdraw \$6,000 a year to maintain the cemetery. We have been trying to renew a maintenance agreement. You might argue: is it really for us to do that? Our latest offer is \$20,000 a year for 20 years. It's not \$6,000 per year for 15 years, but \$20,000 a year for 20. We can't get a response, never mind an acceptance.

That's just one example. As you well know, Mr. Chairman, there are always two sides to these stories. I'm sure the mayor was very eloquent in describing the Thorold position. That's valid. He's an elected official; he should. We listen and we do the best we can to both meet his wishes and fulfil the seaway's mandate as we understand it to be.

We will continue to try to get a solution. We will continue to try to get the Thorold people onside. I hope before long we do have a solution to that problem.

Mr. Guimond: Une dernière question, s'il vous plaît.

Nous avons entendu, à Thunder Bay, les représentants de deux ports américains, soit Milwaukee et Duluth. Lors de nos audiences à Washington, nous avons entendu, à quelques reprises, le commentaire suivant que j'aimerais que vous commentiez à votre tour.

Vous savez que les Américains sont très sensibles et exercent une certaine pression pour faire en sorte que le Canada élimine ses tarifs. Je ne sais pas comment la Voie maritime pourrait survivre si c'était le cas. En tout cas, ces représentants des ports en question et de la partie américaine de la Voie maritime nous ont dit que la solution pourrait être une seule administration internationale, Canada—États-Unis, pour la Voie maritime du Saint-Laurent.

Que pensez-vous de cela? Est-ce une bonne idée? Est-ce farfelu? Le Canada perdrait-il sa souveraineté?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I guess there are quite a number of things I could say in connection with that suggestion. The first one is that insofar as the two seaway agencies alone are concerned—that's distinct from all the other government agencies on both sides of the border that operate on this system, just the two seaway agencies themselves—the amalgamation of their forces really wouldn't mean very much in terms of expense on the seaway system. It would take the same number of operating and maintenance people at the Snell and Eisenhower Locks in the U.S., and it would take the same amount of operating and maintenance people at the 13 Canadian locks in Canada, and they're all mutually exclusive.

One cannot operate and maintain the Eisenhower Lock in the States and then move quite a few miles up the St. Lawrence River to the Iroquois Lock and operate it too.

So my view is that in terms of just those agencies—and this may be a much larger question, Mr. Guimond, than just the two agencies—I don't think there's a lot to be gained in terms of economy. I'm sure your committee is concerned about the economy of this system.

Nous avons une entente d'entretien avec la ville de Thorold. Il s'agissait d'une entente d'une durée de 15 ans, de 1972 à 1987. Elle permettait à la ville de Thorold de toucher 6 000\$ par an pour entretenir le cimetière. Nous avons essayé de la renouveler. On pourrait se demander si c'est bien à nous de prendre l'initiative. Notre dernière offre est de 20 000\$ par an pour une durée de 20 ans. On ne parle pas de 6 000\$ par an pour 15 ans mais de 20 000\$ pour 20 ans. Nous n'arrivons pas à obtenir une réponse, à plus forte raison à faire accepter notre offre.

Ce n'est là qu'un exemple. Comme vous le savez, monsieur le président, il y a toujours deux sons de cloche. Je suis certain que le maire a fait preuve de beaucoup d'éloquence en exposant la position de la ville de Thorold. C'est normal, car il est le représentant élu de cette ville. Nous écoutons et nous faisons de notre mieux pour répondre à ses souhaits tout en nous acquittant du mandat de la Voie maritime du Saint-Laurent, tel que nous le comprenons.

Nous continuerons à essayer de trouver une solution. Nous continuerons à essayer de répondre aux souhaits des habitants de Thorold. J'espère que ce sera pour bientôt.

Mr. Guimond: One last question, please.

We heard in Thunder Bay the representatives of two American harbours, namely Milwaukee and Duluth. During our hearings in Washington, we heard a few times the following comment which I would like you to comment in turn.

You know that the Americans are very sensitive and that they put some pressure to ensure that Canada eliminates its rates. I don't know how the Seaway could survive if it were the case. In any case, those representatives of these harbours and of the American part of the Seaway told us that the solution could be a unique Canada—United States international administration for the St. Lawrence Seaway.

What do you think of this? Is it a good idea? Is it cranky? Would Canada lose its sovereignty?

M. Stewart: Monsieur le président, je pourrais dire pas mal de choses à ce sujet. La première, c'est que, en ce qui concerne les deux organismes responsables de la Voie maritime—sans compter tous les autres organismes gouvernementaux canadiens et américains qui administrent le réseau—leur union ne ferait pas beaucoup baisser les dépenses, car il faudrait le même personnel exécutant et d'entretien aux écluses Snell et Eisenhower, aux États-Unis, et aux 13 écluses canadiennes et tous ces services doivent être assurés par des personnes différentes.

On ne peut pas exploiter et entretenir en même temps l'écluse Eisenhower, aux États-Unis, et l'écluse d'Iroquois, qui se trouve à quelques milles en amont.

J'estime par conséquent que rien qu'en ce qui concerne ces deux organismes—et il est possible que ce soit vrai également pour les autres, monsieur Guimond—je ne crois pas qu'il y a beaucoup d'économies à réaliser à ce niveau-là. Je suis certain que la rentabilité de ce réseau vous intéresse.

[Text]

In terms of an amalgamation of wider responsibility between the two governments, Canada and the United States, anything is possible, let me start by saying. I'm sure you're considering that possibility. Anything is possible. We can have one government in this continent if we want. I mean, it's possible.

It would involve, as I see it, the amending of quite a number of Canadian acts to get the Canadian forces together in one grouping, if that's what's considered. Similarly, on the American side, it would be the same collection of acts into a single area. I think that would be a lengthy process. Congress in the States often has a habit of making amendments to the administration's proposals.

On the Canadian side, with the Seaway Authority alone for a minute, the workforce is 90% unionized. We have a number of contracts. All of those would have to be adjusted, amended very drastically. Then there would have to be a treaty, I'm sure, between the two countries to allow a common administration for both countries of all the responsibilities that both governments now carry out on the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System.

[Translation]

En ce qui concerne la fusion et l'élargissement des responsabilités des deux gouvernements, c'est à dire des gouvernements canadien et américain, je dirais que tout est possible. Je suis certain que vous envisagez cette possibilité. Tout est possible effectivement. Il est possible d'avoir un seul gouvernement pour tout le continent, si nous le voulons.

Il faudrait à mon avis modifier pas mal de lois canadiennes pour regrouper toutes les forces canadiennes, si l'on veut y arriver. Il faudrait faire de même du côté américain. Je crois que cela prendrait pas mal de temps. Le Congrès américain a l'habitude d'apporter des modifications aux propositions de l'administration.

Du côté canadien, 90 p. 100 des employés de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent sont syndiqués. Il existe un certain nombre de conventions collectives et elles devraient toutes être rajustées ou modifiées radicalement. Il faudrait également, j'en suis sûr, qu'un traité soit conclu entre les deux pays pour permettre à une administration commune d'assumer toutes les deux toutes les responsabilités que les deux gouvernements assument actuellement sur le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent.

• 1315

It wouldn't be something that could be accomplished overnight, but that's not to say it isn't something that couldn't be accomplished in the longer term. I don't see much advantage in terms of just the two seaway entities. Having spent 30 years in the Canadian Coast Guard, I have some understanding of the responsibilities of the Canadian Coast Guard vis-à-vis the American Coast Guard on this system. I have worked on this system for quite a while. They're fairly efficient; reasonably efficient. You may find that in certain areas efficiencies could be effected and that would be fine. I don't know how best to describe it. When I say reasonably efficient, I guess I'm saying that I think their efficiency is not too bad.

That's not to say that customers should not have a greater say than maybe they've had on what services they think they need or what services the system feels are necessary. This sort of amalgamation could be done.

Mr. Guimond: Thank you.

Mr. Jordan: Just to get back, Mr. Stewart, to the cost of maintaining the bridges down in the two towns, the mayors from those two towns seemed to be very shocked at the figure we threw out at them, which was what we got from you, as to what it's costing you. I could see some minor discrepancies in what you say it was costing you and what they think you're investing. They just couldn't fathom the amount that you were claiming it was costing the seaway to maintain those. Obviously you were working from two different points of view on this. Is there tax levied against those bridges?

Mr. Stewart: No. None of the \$3 million that I reported on April 14 is tax money. It's all repair and maintenance funding and operational expense to operate and maintain the two bridges that you're talking about and the one tunnel.

Cela ne pourrait pas se faire du jour au lendemain, ce qui ne veut pas dire que ce ne serait pas réalisable à long terme. Je ne crois pas que cela présente beaucoup d'avantages pour les deux administrations de la Voie maritime du Saint-Laurent. J'ai passé 30 ans à la Garde côtière canadienne et je comprends ces responsabilités par rapport à la garde côtière américaine sur ce réseau. J'y travaille depuis pas mal de temps. Ces administrations sont relativement efficaces. C'est raisonnable. Il est possible que le rendement puisse être amélioré dans certains secteurs. Je ne sais trop comment dire. Je suppose que cela veut dire que je trouve que ce n'est pas trop mal sur le plan de l'efficacité.

Cela ne veut pas dire que les clients ne devraient pas avoir leur mot à dire sur les services qu'ils ou que les responsables du réseau jugent nécessaires. On pourrait faire une fusion à ce niveau-là.

M. Guimond: Merci.

M. Jordan: Monsieur Stewart je reviens à la question des frais d'entretien des ponts qui se trouvent dans les deux villes; les maires de ces deux villes semblaient être très surpris par les chiffres que nous leur avons cités et qui sont ceux que vous nous avez donnés à ce sujet. Il est possible qu'il y ait des faibles écarts entre ce que cela vous coûte, d'après vous et ce qu'ils pensent qu'ils investissent. Ils ne sont pas arrivés à avaler la somme que vous avez citée pour les frais d'entretien de ces deux ponts. De toute évidence, il s'agissait de deux points de vue différents. Perçoit-on une taxe sur ces ponts?

M. Stewart: Non. Pas un cent des 3 millions de dollars dont j'ai parlé le 14 avril ne provient de la perception de taxe. Tout cela est compris dans le financement de l'élaboration et de l'entretien et dans les dépenses d'exploitation et d'entretien des deux ponts et du tunnel.

[Texte]

The \$3 million covered as well the Melocheville Bridge. You will remember that I mentioned three bridges and the one tunnel. The \$3 million is a little bit more than is just needed for the Valleyfield Bridge, the St. Louis Bridge and the Melocheville Tunnel. It's not much more. However, I would be pleased to review the figures again in the various questions that I'm answering for the chairman. Some of that information will be there. I just got it this morning. I haven't had a chance to look at it.

Mr. Jordan: I think it would be a good idea. I wouldn't be worried if you thought it cost you \$3 million and they said it only cost you \$2.9 million, but they seem to think there were no obvious expenditures at all. That was the impression I was getting—that nothing is being spent. That seemed to be the other end. I'm sure something is being spent. Somebody must be seen out there periodically doing something. That's where the problem arose; you said it was that and they said it was nothing. I'll go along with something maybe in the middle, but I was having trouble accepting the two extremes, that's all.

I don't know where you're going to go with that, Mr. Chairman, but I think they should be allowed access to how you arrived at your figure. They may not agree with it, but I think it is just so we don't go away looking as though we'd forgotten about it. It was quite an issue with them.

There's some talk now of the government paying less subsidy for many things, including the movement of grain in the west. I don't know whether that's going to be brought about or not. What impact would that have on the seaway if it should come about?

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I think that would probably have a positive impact on the seaway. One of the potential problems may be that the Canadian grain farmer may need some kind of financial support to compete in the global marketplace; that's another issue. The GATT necessity of a 6% reduction in each of six years to come to a 36% reduction in that subsidy is looked upon as a favourable development from the Seaway Authority's point of view. Any other action that the Canadian government might take relative to that subsidy, I think, would be positive for the seaway.

[Traduction]

Cette somme de 3 millions de dollars comprend également le pont de Melocheville. Je vous signale que j'ai parlé de trois ponts et du tunnel. Cette somme de 3 millions de dollars est un tout peu plus de ce qu'il faut pour entretenir le pont de Valleyfield, le pont de St. Louis et le pont de Melocheville. Je me ferai un plaisir d'examiner les chiffres à nouveau dans les diverses questions auxquelles je réponds pour le président. Certaines des données seront là. Je les ai reçues. J'ai eu l'occasion de les examiner.

M. Jordan: Je crois que ce serait une bonne idée. Cela ne me tracasserait pas si vous pensiez que cela vous coûte 3 millions de dollars et s'ils prétendaient que cela ne vous en coûte que 2,9 millions de dollars, mais ils semblent croire qu'il n'y a pas de dépenses évidentes du tout. C'est l'impression que j'ai eue, à savoir que l'on ne dépense rien. Je suis certain que l'on dépense quelque chose. On doit voir quelqu'un là-bas périodiquement. Le problème, c'est que vous avez dit cela et qu'ils ont dit que ce n'était rien. Cela irait si c'était entre les deux, mais j'ai de la difficulté à accepter les deux extrêmes, c'est tout.

Je ne sais pas ce que vous allez faire, monsieur le président, mais j'estime qu'ils devraient pouvoir savoir comment vous êtes arrivés à ce chiffre-là. Ils ne seront peut-être pas d'accord, mais je crois que c'est uniquement pour éviter que nous puissions donner l'impression que nous avons oublié. C'était toute une affaire pour eux.

On parle beaucoup de la diminution des subventions gouvernementales dans bien des domaines, y compris pour le transport du grain dans l'Ouest. J'ignore si ce sera le cas ou non. Quelle incidence cela aurait-il sur la Voie maritime?

M. Stewart: Monsieur le président, cela aurait probablement une incidence positive sur la Voie maritime. Un des problèmes possibles est que les producteurs céréaliers canadiens aient besoin d'une aide financière quelconque pour être concurrentiels sur le marché international; c'est une autre question. L'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent voit d'un bon oeil la réduction de 6 p. 100 par an de cette subvention pendant six ans, pour arriver au total à une réduction de 36 p. 100. Je crois que toute autre initiative du gouvernement canadien au niveau de cette subvention serait positive pour nous.

● 1320

Mr. Chairman, our position has always been that we just want a level playing field. I can't sit here and say that paying the producer is a better option for the seaway than paying the railway. Some claim it is, and that's fine, but I don't have enough facts to allow me to make that statement with complete confidence.

So our position is that we should just make it fair. If there has to be a subsidy, apportion it in such a way that everybody in the transportation chain is a benefactor. Let's not have it applied to just one portion of the transportation link to the detriment of the other portions.

Mr. Jordan, to answer your question specifically, I think any reduction in subsidies and any return to a level playing field is something the seaway will benefit from.

Monsieur le président, nous n'avons jamais voulu rien d'autre que des règles du jeu équitables. Je ne peux pas vous dire qu'il est préférable pour nous que ce soit le producteur au lieu des chemins de fer qui soit payé. Certains prétendent que c'est le cas, et c'est bien, mais je ne possède pas assez de données pour pouvoir l'affirmer catégoriquement.

Par conséquent, tout ce que nous voulons, c'est que ce soit équitable. Si une subvention est nécessaire, il faut qu'elle soit répartie de façon que tous les intervenants de la chaîne des transports en profitent. Il ne faut pas qu'elle soit attribuée à un seul maillon de la chaîne, au détriment des autres.

Monsieur Jordan, pour répondre à votre question, j'estime que l'administration de la Voie maritime bénéficiera d'une réduction des subventions et du rétablissement de règles du jeu équitable.

[Text]

[Translation]

Mr. Jordan: But if they pull back on subsidies in a general way in this nation, you will be affected by a pull-back on certain subsidies you're benefiting from now. That's the level playing field that we're talking about here. They're not going to pull back all the subsidies in one aspect of life in Canada and leave you alone. That's the reality. Wouldn't you agree?

Mr. Stewart: Except that we don't get any subsidies now.

Mr. Jordan: I'm not so sure that you don't get any subsidies right now—indirectly. It depends on your definition of subsidy.

Mr. Stewart: When I say that, I mean that the operating and maintenance expenses of the Seaway Authority are obtained by way of revenues from customers using the system.

I did advise the committee on April 14 that over the last 36 years we have had two major infusions of capital funding for specific purposes. I'm not referring to that as a subsidy, because they were two specific capital-intensive projects that had to be done and that the Seaway Authority and any other agency wouldn't have been able to do on their own.

Mr. Jordan: But are you saying that you're paying your way now, that you could afford to pay for the Coast Guard and for the other things associated with running the seaway? Are you making enough money now to do that?

Mr. Stewart: No, I'm not saying that. I see your point more specifically now. The Seaway Authority could not finance these other services from seaway revenue today.

Mr. Jordan: That's all.

Mr. Hubbard: Mr. Stewart, how long have you worked with the Seaway Authority?

Mr. Stewart: Since January 9, 1990.

Mr. Hubbard: We have heard a lot of testimony, and there are a great number of problems. Sometimes we like to think that things go on forever in transportation.

I come from the Atlantic provinces. A few years ago in Newfoundland they decided that the railway gauges—they were operating with the old British standard—meant that in terms of economic viability, it was better to close down the Newfoundland railway system. We also did away with the railways in Prince Edward Island.

One of the major problems I see with the seaway is the fact that the ocean-going vessels that might make this thing viable are too large today to use the seaway to really realize the potential and needs of central Canada. We have a long seaway, but the number of ships that can load up in Thunder Bay and sail to Amsterdam or to Rotterdam or wherever it might be—they just can't use that facility.

We've also heard about Coast Guard costs that would increase the burden on further shipping. There is concern about tolls and pilotage. My impression of pilotage is that a lot of it is redundant. I read in the paper yesterday that you can buy a

M. Jordan: Par contre, si le gouvernement accorde moins de subventions d'une manière générale, vous serez touchés au niveau de certaines subventions dont vous bénéficiez actuellement. C'est précisément les règles du jeu équitables dont on parle. Le gouvernement ne va pas réduire toutes les subventions dans un domaine et vous laisser tranquille. C'est la réalité. Seriez-vous d'accord?

M. Stewart: Sauf que nous ne recevons pas de subventions actuellement.

M. Jordan: Je n'en suis pas tout à fait convaincu; vous en recevez indirectement. Cela dépend de ce que vous entendez par «subvention».

M. Stewart: Je veux dire que les dépenses d'exploitation et les frais d'entretien de l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent sont financés par les recettes réalisées grâce aux utilisateurs du réseau.

J'ai dit au Comité le 14 avril que depuis 36 ans, nous avons eu deux injections majeures de capitaux pour des projets précis. Je ne considère pas cela comme une subvention, parce qu'il s'agissait de deux projets à grande intensité de capital qui devaient être réalisés et que l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent et n'importe quel autre organisme n'aurait pas été en mesure de réaliser par leurs propres moyens.

M. Jordan: Voulez-vous dire que vous rentrez dans vos frais, que vous avez les moyens de payer la garde côtière et les autres frais associés à l'administration de la Voie maritime? Gagnez-vous maintenant assez d'argent pour cela?

M. Stewart: Non, je ne dis pas cela. Je comprends mieux où vous voulez en venir. L'administration de la Voie maritime n'est pas en mesure de financer ces autres services avec ses revenus actuels.

M. Jordan: C'est tout.

M. Hubbard: Monsieur Stewart, depuis combien de temps travaillez-vous pour l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Stewart: Depuis le 9 janvier 1990.

M. Hubbard: Nous avons entendu beaucoup de témoignages et nous savons qu'il existe beaucoup de problèmes. On voudrait parfois que rien ne change dans le domaine des transports.

Je viens des provinces de l'Atlantique. Il y a quelques années, à Terre-Neuve, on a décidé que le réseau ferroviaire n'était plus rentable à cause de l'écartèlement des voies—c'était toujours l'ancien système britannique. Pour des raisons d'ordre économique, on a donc jugé préférable de fermer le réseau ferroviaire et on a fait la même chose à l'Île-du-Prince-Édouard.

Un des principaux problèmes pour la Voie maritime du Saint-Laurent, c'est que les navires long courrier qui pourraient le rendre rentable sont actuellement trop gros pour pouvoir emprunter la Voie maritime et réaliser le potentiel du centre du Canada en répondant à ses besoins. La Voie maritime est longue, mais les navires qui transportent une cargaison de Thunder Bay à Amsterdam ou à Rotterdam ne peuvent pas l'emprunter.

Nous avons également entendu parler du coût de la garde côtière qui augmenterait les charges en cas d'accroissement de la circulation. Il y a aussi la question des droits de péage et du pilotage. J'ai l'impression que le pilotage est en grande partie

[Texte]

small unit for your car. You could program yourself in Toronto and as you drove down the highway toward Ottawa, it could tell you, road by road and street by street, when you made a turn in the right or wrong direction.

[Traduction]

utile. Hier, j'ai lu dans le journal qu'il est possible d'acheter un petit dispositif pour la voiture que l'on peut programmer au départ de Toronto, par exemple et qui pendant tout le trajet de Toronto à Ottawa peut vous indiquer si vous avez pris un virage dans la bonne ou la mauvaise direction sur telle ou telle route.

• 1325

You mentioned repairs. We talk about a bureaucracy that apparently exists along the seaway. We talk about a declining kitty of money you have that will not meet the need for further repairs. And then we get back to looking at this committee. We're not looking at problems; we're looking at the continued viability of the seaway.

I would think, Mr. Chairman, our report will have to reflect the impressions we have as to whether or not the seaway is a viable transportation mode for maybe the next 15 or 20 years.

I would ask, as a person who is in charge of the seaway, if you could give us a short one or two-page document that would recommend to our committee how you, as the director, would see our solving this problem of the seaway, in order to make it a viable transportation mode. Probably just a few major points. If you could submit that through our clerk, we could consider those things, what has to be done in order to make this thing attractive to international shipping, what has to be done to see it being used as a cheap mode of transportation for a lot of our people shipping out of the west.

Rather than a question, Mr. Chairman, perhaps we could ask Mr. Stewart to send this to our committee so we can put that into our report. As somebody who has directed this for the past four years, it certainly would be a major part of any recommendation we might want to make.

Would that be possible, Mr. Stewart, to get a short. . . ?

Mr. Stewart: Yes, it would. I'd be very pleased to do my best to provide that information to you. If the chairman wishes me to do that, that is what I'll do.

The Chairman: Thank you. We'd like that, Mr. Stewart.

Mr. Guimond.

Mr. Guimond: I want to make a correction, Mr. Hubbard.

My understanding is—and you can correct me, Mr. Stewart—apparently on the St. Lawrence River, Quebec City is the last point where big oceanic ships could go. There's some physical problem concerning Quebec City bridges and the depth of water in the St-Pierre Lake. With a wider or a larger or deeper seaway, it will not give us the possibility to have big ships in the locks. Is that correct?

Mr. Stewart: Yes, Mr. Chairman, that's correct. The Cape size and the Panama size vessels that you're referring to can do business at Sept-Îles and Quebec City. But it's true that the very large ships cannot go upstream to Montreal, and certainly can't get into the seaway system.

Mr. Guimond: Thank you.

Vous avez parlé de réparations. On parle d'une bureaucratie qui existe apparemment le long de la Voie maritime. On dit que votre cagnotte diminue et qu'elle ne contiendra pas assez d'argent pour payer d'autres réparations. En fait, on examine pas les problèmes; on examine plutôt la question du maintien de la viabilité de la Voie maritime.

Monsieur le président, il serait peut-être bon que notre rapport reflète nos impressions sur les chances de viabilité de la Voie maritime comme mode de transport au cours des 15 ou 20 prochaines années.

En tant que responsable de la Voie maritime, pourriez-vous nous remettre un petit document d'une ou deux pages dans lequel vous recommandez au Comité la solution que vous préconisez, à titre de directeur, pour en faire un mode de transport viable. Il suffirait que vous notiez quelques points importants. Si vous pouviez remettre cela à notre greffière, nous pourrions voir ce qu'il faut faire pour l'améliorer pour le transport international, pour en faire un mode de transport bon marché pour les marchandises en provenance de l'Ouest.

Monsieur le président, au lieu de lui poser une question, nous pourrions demander à M. Stewart de nous envoyer un document de ce genre que nous pourrions intégrer à notre rapport. Puisqu'il dirige l'administration de la Voie maritime depuis quatre ans, cela nous aiderait certainement beaucoup à formuler nos recommandations.

Serait-il possible de nous remettre un petit document, monsieur Stewart?

M. Stewart: Oui. Je ferai volontiers de mon mieux pour vous donner ces renseignements. Si le président le désire, je le ferai.

Le président: Merci. Nous apprécierions cela, monsieur Stewart. Monsieur Guimond.

M. Guimond: Je vais faire une rectification, monsieur Hubbard.

Si je comprends bien—et vous pouvez me corriger, monsieur Stewart—, la ville de Québec est apparemment le dernier endroit sur le Saint-Laurent où les gros navires océaniques peuvent se rendre. Il existe quelques problèmes dus aux ponts de Québec et à la profondeur de l'eau dans le lac Saint-Pierre. Même si l'on élargit et si l'on approfondit la Voie maritime, cela ne nous permettra pas de faire passer de gros navires par les écluses. C'est cela?

M. Stewart: Oui, monsieur le président. Les navires de la taille des navires panaméens dont vous parlez peuvent faire affaire à Sept-Îles et à Québec. Il est vrai que les gros navires ne peuvent pas remonter jusqu'à Montréal et ils ne peuvent certainement pas emprunter le réseau de la Voie maritime.

M. Guimond: Merci.

[Text]

The Chairman: Throughout the process, Mr. Stewart, we've heard from various government agencies: the Grain Transportation Agency; we just heard from the National Transportation Agency; the Canadian Wheat Board—and I know that jurisdictionally they all have certain mandates, the same as the seaway has a certain mandate. Not to put words in anybody's mouth here, I think a general consensus of what we've heard is how important the seaway is, not only to the movement of grain and not only to some communities within this country, but the importance it is to all of the country. For example, the coal mines in Alberta that deal exclusively with Ontario Hydro and other companies, and some companies in the United States, if that coal failed to move those mines would shut down. On the other hand, we heard how important the movement of iron ore is. That iron ore that comes out of Labrador and northern Quebec, and all of those communities in those regions, Labrador and Quebec City—I think the number was somewhere around \$400 million to \$500 million a year that is spent in that area. Without the availability of reasonable bulk rates, these communities in northern Quebec and Labrador will die economically.

• 1330

We've also heard from people in the Golden Horseshoe of Ontario. Their industry would not be able to exist. They've already gone through the terrible downsizing and are now producing at maximum capability. They can't increase their production any more, nor do they want to, having gone through the trauma of the last three or four years. They now have to maintain their cost structure, and the seaway is vital to their future—12,000 people in one plant alone, in Hamilton, Ontario.

Having said that and getting back to my original statement about the Canadian Wheat Board and the Grain Transportation Agency, and we've just heard from the National Transportation Agency, it seems to me that in this country of ours we fail to look at the national purpose. What good is the Canadian Wheat Board and maximizing the return to the producer if in the process we fail to realize how important the seaway is to the people who are producing iron ore in Quebec or Labrador, being able to bring that through the system? How important is it to make sure that we have grain cars to move product to the port of Prince Rupert or Vancouver when we stand a chance of losing employment in Hamilton? We've heard evidence that Hamilton could become a ghost town. I'm not putting words in anyone's mouth.

How do we as a committee express the importance of the seaway not only to Thunder Bay and Windsor but to all of Canada? How do we get this vision that it's important to this country to maintain this viability for the interests of many communities throughout the country? That seems to have been lost in the process. How important is it to get the ports on the east coast back—operative?

[Translation]

Le président: Monsieur Stewart, dans le cadre de nos audiences, nous avons entendu les représentants de divers organismes gouvernementaux comme l'Office du transport du grain, l'Office national du transport, la Commission canadienne du blé. Je sais que tous ces organismes ont un certain mandat, au même titre que l'administration de la Voie maritime. Je ne tiens pas à faire dire quoi que ce soit à qui que ce soit mais je pense que l'on s'accorde généralement à dire que la Voie maritime est extrêmement importante, non seulement pour le transport du grain et de certains produits à l'intérieur du pays, mais aussi pour l'ensemble du pays. Par exemple, les mines de charbon de l'Alberta qui traitent exclusivement avec Hydro Ontario et d'autres entreprises ainsi qu'avec certaines sociétés américaines, devraient fermer leurs portes si ce charbon n'était pas transporté. On a également parlé de l'importance du transport du minerai de fer. Le minerai de fer vient du Labrador et du Nord québécois et l'on dépense entre 400 et 500 millions de dollars par an dans ces régions, notamment à Labrador City et à Québec. Sans des tarifs de transport en vrac raisonnables, ces collectivités du Nord du Québec et du Labrador déperiraient, sur le plan économique.

Nous avons également entendu des témoins ontariens venant de la région du Golden Horseshoe. Leur industrie ne pourrait pas exister. Elle a déjà subi une terrible réduction de taille et produit maintenant au maximum sa capacité. Ces gens-là ne peuvent plus accroître leur production et ils ne veulent pas, étant donné les affres qu'ils ont subies au cours des trois ou quatre dernières années. Ils doivent maintenant maintenir leur structure des coûts et la Voie maritime est essentielle pour leur avenir—cela représente 12 000 travailleurs pour une seule usine, située à Hamilton, en Ontario.

Pour en revenir à ce que j'ai dit tout à l'heure au sujet de la Commission canadienne du blé et de l'Office du transport du grain—et nous venons d'entendre parler de l'Office national des transports—j'ai l'impression que l'on perd de vue l'objectif national dans notre pays. À quoi sert la Commission canadienne du blé et à quoi cela sert-il de maximiser les revenus du producteur si l'on ne se rend pas compte de l'importance que revêt la Voie maritime pour les producteurs de minerai de fer du Québec ou du Labrador, pour le transport de ce minerai? À quoi cela rime de s'assurer que l'on a un nombre suffisant de wagons pour transporter le grain au bord de Prince Rupert ou de Vancouver quand on risque de perdre des emplois à Hamilton? D'après certains témoignages, Hamilton pourrait devenir une ville fantôme. Je ne fais dire à personne des choses qui n'ont pas été dites.

Comment le Comité peut-il attirer l'attention sur l'importance de la Voie maritime non seulement pour Thunder Bay et Windsor mais pour tout le pays? Comment provoquer cette vision et faire comprendre à quel point il est important pour le Canada de maintenir la viabilité de ce réseau dans l'intérêt de nombreuses localités? On dirait que l'on a perdu cela de vue. À quel point est-il important de remettre les ports de la Côte est en activité?

[Texte]

Mr. Stewart: Mr. Chairman, I'm not sure I have a good answer to that complete question that you've just posed: how do we raise the level of understanding about the seaway so that it properly reflects the seaway's contribution to the Canadian transportation network?

There is no doubt that there is a very substantial contribution to the economies of Quebec and Ontario and the eight U.S. states that border the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. There's no doubt that there's a very substantial contribution to the three prairie provinces, whose grain farmers want to have the option of using the seaway if they so select.

There are the problems with the iron ore mines and getting that product to market. There are the problems with coal and getting it to its proper destination. How do you raise the level of awareness of these important considerations? I don't think I have a very good answer for you.

The St. Lawrence Seaway Authority is only one agency amongst a whole conglomerate of agencies that operate on this system. We try as best we can in our promotional work to advertise the economy, the integrity, the reliability and the safety of the St. Lawrence Seaway system, and I think we do a reasonably good job. But there are always many parts of the country and pockets in a community that don't really understand very much about the system, and even less about its contribution to the Canadian economy.

So I don't have a good answer, other than to say that our agency does its best to outline what we think are the advantages. But I'm sure it's not nearly as complete as it ought to be, and it certainly doesn't get that message out over the country.

[Traduction]

M. Stewart: Monsieur le président, je ne suis pas sûr d'avoir une bonne réponse à toute la question que vous venez de poser, à savoir comment on peut arriver à sensibiliser davantage les gens à l'importance de la Voie maritime de façon à leur donner une bonne idée du rôle qu'elle joue au sein du réseau de transport canadien?

Il ne fait aucun doute que le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent joue un rôle capital dans l'économie du Québec et de l'Ontario et dans les huit États américains qu'il traverse. Il ne fait aucun doute qu'il revêt une très grande importance pour les trois provinces des Prairies dont les producteurs de grain veulent avoir la possibilité de l'utiliser s'ils le désirent.

Il y aussi le problème du transport du minerai de fer et celui du transport du charbon à destination. Je ne pense pas avoir une très bonne réponse à vous donner à la question concernant la façon de sensibiliser davantage les gens à ces problèmes importants.

L'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent n'est qu'un des organismes du conglomerat qui exploite ce réseau. Nous faisons de notre mieux pour faire valoir le faible coût, l'intégrité, la fiabilité et la sécurité du transport par le réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, et je crois que nous réussissons assez bien. Par contre, il est toujours de nombreuses régions et des groupes au sein d'une collectivité qui n'y comprennent pas grand-chose et qui comprennent encore moins la contribution du réseau à l'économie canadienne.

Par conséquent, je n'ai pas une bonne réponse à vous donner. Tout ce que je peux dire, c'est que nous faisons de notre mieux pour faire valoir les avantages que nous percevons. Je suis certain qu'il y en a encore beaucoup d'autres et que le message n'est pas transmis dans tout le pays.

• 1335

The Chairman: Thank you, Mr. Stewart. I know we've expressed that concern many times throughout our hearing process. We're going to have to come to grips with its effect throughout the whole country.

I have just two other short questions. I'll list the questions and then you can answer them.

We've heard many times that there are too many ports in the country to service. I'd like your comments on that.

We've heard that to maintain our financial strength, we should sell off all the lands. I'd like your comments on that.

Although this isn't on our agenda, every time we talk to our friends in the United States they talk about expansion of the system to accommodate larger ships. I think that's what we heard in the United States. Do you have any cost of proposed expansion? I know we have all the land.

My last comment, Mr. Stewart, is this: is there some system where we could meet with our American friends to solve the issue of tolls, using some compromise? Is there other methodology for it to become self-sufficient? They have the harbour maintenance tax and we have the toll system.

Le président: Merci, monsieur Stewart. Je sais que c'est un problème que nous avons soulevé à maintes reprises au cours de nos audiences. Il va falloir faire face aux conséquences dans toutes les régions du pays.

Il me reste deux autres petites questions. Je vais vous les poser toutes les deux, puis vous pourrez y répondre.

Nous avons entendu dire maintes fois qu'il y a trop de ports à entretenir au Canada. Je voudrais que vous me disiez ce que vous en pensez.

On nous a dit que pour maintenir notre santé financière, il faudrait vendre tous les terrains. Je voudrais connaître votre avis à ce sujet.

Même si la question n'est pas à l'ordre du jour, je signale que chaque fois que nous discutons avec nos amis américains, ils nous parlent d'agrandir le réseau pour qu'ils puissent accueillir de plus gros navires. Savez-vous combien cela coûterait? Je sais que nous avons tout le terrain nécessaire.

Voici ma dernière question, monsieur Stewart: Y a-t-il moyen de rencontrer nos collègues américains pour résoudre la question des droits de payage, pour en arriver à un certain compromis? Existe-t-il une autre méthode qui permette à la Voie maritime de rentrer dans ses frais? Aux États-Unis, on fait payer une taxe d'entretien des ports alors que chez nous, nous avons un système de payage.

[Text]

Those are my four questions.

[Translation]

Voilà mes quatre questions.

Mr. Stewart: First of all, with regard to the numbers of ports, it probably is a fact that in Canada there is now more port infrastructure than there is commodity that would require that infrastructure. Which ones and where they are, I couldn't say at the moment. But I have the feeling we probably do have too many ports in the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System, as an example, on both the Canadian and the American side.

M. Stewart: En ce qui concerne le nombre de ports, il est probable que l'infrastructure portuaire canadienne dépasse nos besoins actuels. Je ne pourrais pas dire immédiatement de quels ports il s'agit, ni où ils se trouvent. Par contre, j'ai l'impression qu'il doit y avoir trop de ports dans le réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent du côté canadien comme du côté américain.

With regard to selling the lands, I think that means the seaway-owned lands. I think I mentioned at the last meeting that we have the three categories. The first is the land we need for operational necessity; the second is the land we can either lease or sell; and the third is the land we have in reserve for expansion.

En ce qui concerne la vente des terrains, je suppose que vous parlez des terrains qui appartiennent à l'administration de la Voie maritime. Je crois avoir dit à la dernière réunion qu'il existe trois catégories de terrain. La première comprend les terrains dont nous avons besoin pour des raisons opérationnelles; la deuxième comprend les terrains que nous pouvons louer ou vendre et la troisième, les terrains que nous avons en réserve pour les travaux d'agrandissement.

We continue to hold the land in reserve because there will come a day when this system will either have to be rebuilt as it is or rebuilt with completely new facilities. It seems to the Seaway Authority—and the Government of Canada to this point agrees with us—that it would be better to hold onto the property, lease it at market value, have a cashflow over a period of time coming from that property, and then have it available when it's needed than it would be to sell it and then try to buy it again at a much greater price.

Nous continuons à conserver du terrain en réserve parce qu'il faudra un jour reconstruire complètement le réseau tel qu'il est ou construire des installations entièrement nouvelles. L'administration de la Voie maritime estime—et le gouvernement du Canada est d'accord avec nous sur ce point—qu'il serait préférable de conserver ces parcelles de terrain, de les louer au prix du marché et de tirer pendant un certain temps des revenus de location, pour les avoir sous la main quand on en aura besoin plutôt que de les vendre et d'essayer de les racheter ensuite à un prix beaucoup plus élevé.

So my view of the land question is that we are holding it for a good reason. We are selling some of the properties we don't need. I say "some" because the real estate market now is not in very good shape. There will be a better day to sell some of that property. We are leasing at market value as much of the remaining property as we possibly can to maximize our cashflow over a long period of time.

J'estime donc que nous conservons ces parcelles de terrain pour une bonne raison. Nous vendons certaines propriétés dont nous n'avons pas besoin. Je dis «certaines» parce que le marché immobilier n'est pas très favorable. Un jour viendra où cela pourrait mieux se vendre. Nous louons le plus grand nombre possible de parcelles de terrain au prix du marché pour maximiser nos liquidités pour une longue période.

With regard to the expansion of the system, we mentioned just a moment ago the restriction on the large vessels and the fact that now there are fewer "handy-sized vessels", as they're called, that can use the seaway system. There have been suggestions that you could just widen the system, for instance, never mind lengthening the locks. Just widen them. There have been other suggestions that we should both widen and lengthen the existing structures.

En ce qui concerne l'agrandissement du réseau, nous venons de parler des problèmes que nous avons en ce qui concerne les grands navires et de signaler qu'il y a moins de navires de petit tonnage capables d'utiliser le réseau. On a dit qu'il serait possible d'élargir la voie maritime, sans nécessairement allonger les écluses. D'autres personnes recommandent d'élargir et d'allonger à la fois les structures actuelles.

The system on both sides of the border at the moment is probably valued at about \$5 billion. The replacement value would probably be in the neighbourhood of \$5 billion for a complete system. To go back to the chain analogy we used last time, you'd have to increase the size of all of the locks and do work on all of the connecting canals, because one depends upon the other. You can't have only a portion of them larger, the remainder smaller, and expect to pass the very large ships through the system.

Le réseau du côté canadien et du côté américain vaut probablement environ 5 milliards de dollars à l'heure actuelle. Sa valeur de remplacement est probablement de l'ordre de 5 milliards de dollars, pour le réseau complet. Pour comparer à nouveau le réseau à une chaîne, comme nous l'avons fait la dernière fois, je dirais qu'il faudrait agrandir la taille de toutes les écluses et faire des travaux sur tous les canaux de communication, parce qu'ils sont interdépendants. On ne peut pas en agrandir seulement une partie et s'attendre à ce que de grands navires puissent passer.

• 1340

I think the short and direct answer to that question, Mr. Chairman, is that it's a very costly proposition at the present time.

En bref, je dirais que c'est un projet très coûteux pour l'instant.

The Chairman: Do you have any idea as to costs?

Le président: Avez-vous une idée du coût?

[Texte]

Mr. Stewart: I'm suggesting about \$5 billion.

The Chairman: That's for the whole system.

Mr. Stewart: Yes.

The fourth question, Mr. Chairman, has to do with tolls. I'm sure that in your meetings in the States and also in some of your meetings in Canada there was a lot of discussion with regard to the two systems that now exist—the one in the United States and the other in Canada. I don't really have a good answer to that question. I don't know how we can draw these two systems together and have one means of recovering expense.

There are two examples on the table. In the U.S. the harbour maintenance taxes go into the treasury and are transferred to the St. Lawrence Seaway Development Corporation in the amount of about \$11 million a year. Contrary to some of the evidence you heard before, that is what happens. The moneys are appropriated by Congress, they do come from the harbour maintenance trust fund, and they do end up with the St. Lawrence Seaway Development Corporation. That's one system.

In the Canadian system we charge tolls on the locks used by vessels that do commerce on our Great Lakes and St. Lawrence Seaway. They're mutually exclusive, I agree, and I don't have suggestions, Mr. Chairman, that would draw the two together and have them work as one.

Along with Mr. Hubbard's question, maybe I could think about that a little more and add it to that list and see if we as a group can come up with something that might be useful to you. But off the top of my head, they're such separate systems at the moment, with each being supported by sovereign nations, that I don't have an easy answer to that question.

The Chairman: Mr. Stewart, I want to thank you and your authority very much for being of great assistance to us throughout the hearing process. Your people up and down the line have been very helpful to our clerk, Ms Savage. They've been very hospitable when we've visited—particularly Mr. Smith in St. Catharines, who was most gracious and most helpful.

On behalf of the committee members, I want to express our thanks to you for being so gracious and giving us your time and expertise on this very important matter.

Mr. Stewart: Thank you Mr. Chairman.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[Traduction]

M. Stewart: Je l'estime à environ cinq milliards de dollars.

Le président: Pour la totalité du réseau.

M. Stewart: Oui.

La quatrième question concerne les droits de péage. Je suis certain qu'au cours des réunions que vous avez eues aux États-Unis et de certaines réunions que vous avez tenues au Canada, on a beaucoup parlé des deux systèmes, de l'américain et du canadien. Je n'ai pas une bonne réponse à vous donner pour cette question. J'ignore comment on peut harmoniser ces deux systèmes et trouver le moyen de rentrer dans les frais.

Nous avons deux exemples. Aux États-Unis, les taxes d'entretien de ports sont versées au trésor et la St. Lawrence Seaway Development Corporation reçoit environ 11 millions de dollars par an. C'est ce qui se passe, contrairement à ce que certains témoins vous ont dit. L'affectation des fonds est faite par le Congrès; cet argent vient du fonds de fiducie pour l'entretien des ports et il est versé à la St. Lawrence Seaway Development Corporation. Voilà un système.

Le système canadien consiste à faire payer les droits de péage aux écluses utilisées par les navires qui empruntent le réseau Grands Lacs/Voie maritime du St-Laurent. Ces deux systèmes s'excluent l'un l'autre et je ne sais pas ce qu'on pourrait faire pour les combiner.

Comme pour la question de M. Hubbard, je pourrais y réfléchir un peu plus et ajouter cela à ma liste, pour voir si nous n'aurions pas une suggestion utile à vous faire. À première vue, il s'agit de systèmes tellement différents, appliqués tous les deux par des pays souverains, que je n'arrive pas à trouver facilement une réponse à cette question.

Le président: Monsieur Stewart, je vous remercie beaucoup, vous et votre administration, de l'aide précieuse que vous nous avez apportée tout au long des audiences. Vos collaborateurs, à tous les niveaux, ont beaucoup aidé notre greffière, M^{me} Savage. Nous avons été très bien accueillis partout où nous sommes allés en visite, et surtout par M. Smith, à St. Catharines, qui a été extrêmement aimable et serviable.

Au nom des membres du Comité, je tiens à vous remercier pour votre amabilité et d'avoir bien voulu nous consacrer du temps et nous faire profiter de vos connaissances dans ce domaine très important.

M. Stewart: Merci, monsieur le président.

Le président: La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From CP Rail System:

A.H. (Axel) Conradi, General Manager, Marketing — Grain, Heavy Haul;

D.E. (Dan) Stirling, Senior Manager.

From the National Transportation Agency of Canada:

Neil Thurston, Director, Costing, Rates and Payments Directorate;

Don Rees, Manager, Cost Applications and Payments;

Wendy Tadros, Director, Legal Services Directorate.

From the St. Lawrence Seaway Authority:

Glendon Stewart, President.

TÉMOINS

Du Réseau CP Rail:

A.H. (Axel) Conradi, directeur général, Marketing — Trafic céréaliers, Transports massifs;

D.E. (Dan) Stirling, directeur principal.

De l'Office national des transports du Canada:

Neil Thurston, directeur, Direction des coûts, taux et paiements;

Don Rees, gestionnaire, Calcul des coûts et des prix;

Wendy Tadros, directrice, Direction du contentieux.

De l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent:

Glendon Stewart, président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 10

Tuesday, June 21, 1994

Chairperson: Joe Comuzzi

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 10

Le mardi 21 juin 1994

Président: Joe Comuzzi

Minutes of Proceedings and Evidence of the Sub-Committee on the *Procès-verbaux et témoignages du Sous-comité de la*

St. Lawrence Seaway

of the Standing Committee on Transport

Voie maritime du Saint-Laurent

du Comité permanent des transports

RESPECTING:

Pursuant to Standing Order 108(1), consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System

CONCERNANT:

Conformément à l'article 108(1) du Règlement, étude de la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



SUB-COMMITTEE ON THE ST. LAWRENCE SEAWAY OF
THE STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

Chairperson: Joe Comuzzi

Members

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

Ellen Savage

Clerk of the Sub-Committee

SOUS-COMITÉ DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT DU COMITÉ PERMANENT DES
TRANSPORTS

Président: Joe Comuzzi

Membres

Michel Guimond
Dick Harris
Charles Hubbard
Jim Jordan—(5)

(Quorum 3)

La greffière du Sous-comité

Ellen Savage

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa,
Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 21, 1994

(13)

[Text]

The Sub-Committee on the St. Lawrence Seaway of the Standing Committee on Transport met at 10:53 o'clock a.m. this day, in Room 536, Wellington Bldg., the Chairman, Joe Comuzzi, presiding.

Members of the Committee present: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, and Jim Jordan.

Other Members present: Wayne Easter and John Maloney.

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: John Christopher, Research Officer. David Cuthbertson, Consultant.

Witness: From Ontario Wheat Producers' Marketing Board: Gus Sonneveld, Director.

In accordance with its mandate under Standing Order 108(1), the Sub-Committee resumed consideration of the viability of the Great Lakes/St. Lawrence Seaway System. (*See Minutes of Proceedings and Evidence, dated March 14, 1994, Issue No. 1.*)

Gus Sonneveld made an opening statement and answered questions.

At 12:16 o'clock p.m., it was agreed, — That the meeting be suspended.

At 12:22 o'clock p.m., the meeting resumed *in camera*.

The Sub-Committee proceeded to consider future business.

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ELLEN SAVAGE

*Clerk of the Sub-Committee***PROCÈS-VERBAL**

LE MARDI 21 JUIN 1994

(13)

[Traduction]

Le Sous-comité de la Voie maritime du St-Laurent du Comité permanent des transports se réunit à 10 h 53, dans la salle 536 de l'immeuble Wellington, sous la présidence de Joe Comuzzi (*président*).

Membres du Sous-comité présents: Joe Comuzzi, Michel Guimond, Dick Harris, Charles Hubbard, Jim Jordan.

Autres députés présents: Wayne Easter et John Maloney.

Aussi présents: Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement: John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant.

Témoin: De l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario: Gus Sonneveld, directeur.

Conformément au mandat que lui confère le paragraphe 108(1) du Règlement, le Sous-comité examine la viabilité du réseau Grands Lacs/Voie maritime du Saint-Laurent (*voir les Procès-verbaux et témoignages du 14 mars 1994, fascicule n° 1*).

Gus Sonneveld fait un exposé puis répond aux questions.

À 12 h 16, il est convenu — Que la séance soit suspendue.

À 12 h 22, la séance reprend à huis clos.

Le Sous-comité délibère de ses travaux futurs.

À 12 h 30, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

La greffière du Sous-comité

ELLEN SAVAGE

[Text]

EVIDENCE

[Recorded by Electronic Apparatus]

Tuesday, June 21, 1994

[Translation]

TÉMOIGNAGES

[Enregistrement électronique]

Le mardi 21 juin 1994

• 1053

The Chairman: Pursuant to Standing Order 108(1), this is the final meeting of the subcommittee on the viability of the St. Lawrence Seaway, which is a subcommittee of the House of Commons Standing Committee on Transport.

We're very happy to have with us today members of the Ontario Wheat Board. It was important for us to hear from the members of the wheat board, and as a result, we extended the hearings to make sure their evidence was brought forward.

I welcome Mr. Sonneveld, director of the Ontario Wheat Producers' Marketing Board; and Mr. Bill McClounie, the secretary-manager.

• 1055

I want to thank Wayne Easter for making sure we have the representation from the Ontario Wheat Producers' Marketing Board.

Mr. Gus Sonneveld (Director, Ontario Wheat Producers' Marketing Board): Mr. Chairman, members of the committee, it is a pleasure for me to come here to represent the Wheat Board, but as you will notice in the paper, it's more than the Wheat Board as of the past four days.

Here's a little bit of background about the Ontario Wheat Producers' Marketing Board. It's a pooling organization directed by the farmers, by 10 members from across the province of Ontario. It represents about 18,000 farmers. It has a production of anywhere from 500,000 tonnes to probably this year of about 1.5 million tonnes.

As you will notice in our presentation, we find it crucial to have, and we would like to thank you that we could have, some input into your hearings.

As of last week, the Ontario government and the Commodity Council... the Commodity Council of Ontario represents pretty well all the farm groups, from supply management to open market people. They have a council. I was present there and asked by that council to present a paper to them on the whole issue of the influence of the WGTA, but mainly on the St. Lawrence.

I explained to them all the different aspects in this paper, and they have supported this as a consensus thing. Now, they have not been notified because this is only 48 hours old. I can honestly say that the Department of Transport, plus the minister's department in Ontario, is very much aware of the work we've been doing.

I would ask the chair if he wants me to read this paper. I may get away from it. I'd like to have the opportunity to answer questions, if you have any, in terms of the seaway and its infrastructure support, which we are basically talking about. Do you want me to present this paper?

Le président: Conformément au paragraphe 108(1) du Règlement, la présente séance constitue la réunion finale du sous-comité d'étude de la viabilité de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui est un sous-comité du comité permanent des Transports de la Chambre des communes.

Nous sommes très heureux d'accueillir aujourd'hui des membres de l'Ontario Wheat Board. Il était très important pour nous de les entendre et nous avons donc prolongé les audiences afin d'être sûrs qu'ils puissent présenter leur témoignage.

Je souhaite la bienvenue à M. Sonneveld, directeur de la Commission ontarienne de commercialisation du blé; ainsi qu'à M. Bill McClounie, le secrétaire-gestionnaire.

Je tiens à remercier Wayne Easter de s'être assuré que nous puissions entendre la Commission ontarienne de commercialisation du blé.

M. Gus Sonneveld (directeur, Commission ontarienne de commercialisation du blé): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, je suis heureux de représenter ici la Commission, mais comme vous le verrez dans le document que vous avez devant vous, depuis quatre jours, il ne s'agit plus simplement de la Commission.

Voici quelques détails sur la Commission ontarienne de commercialisation du blé. Il s'agit d'une fédération professionnelle dirigée par les agriculteurs, représentée par 10 membres de l'Ontario. Elle représente environ 18 000 agriculteurs et a une production qui peut aller de 500 000 tonnes à environ 1,5 million de tonnes, comme c'est le cas cette année.

Comme vous le verrez dans notre mémoire, il nous paraît vital de participer à vos audiences et nous vous remercions de nous avoir permis de le faire.

Depuis la semaine dernière, le gouvernement de l'Ontario et le Conseil de développement des produits agro-alimentaires... le Commodity Council of Ontario représente pratiquement tous les groupes du secteur agricole, depuis les gestionnaires de l'offre jusqu'à ceux qui travaillent sur le marché. À eux tous, ils forment un conseil qui m'a demandé de lui soumettre un mémoire sur tout ce qui a trait à l'influence de la LTGO, mais plus particulièrement, sur le rôle de la Voie maritime du Saint-Laurent.

Je leur ai expliqué tous les tenants et les aboutissants de ces questions dans ce mémoire auquel ils ont souscrits. Ils n'en ont pas été prévenus parce que cela ne remonte qu'à 48 heures, mais je peux vous assurer que le ministère des Transports et le ministère ontarien de l'Agriculture sont parfaitement au courant de nos travaux.

Peut-être le président acceptera-t-il que je lise ce mémoire. Je souhaiterais ensuite pouvoir répondre à vos questions, si vous en avez, à propos de la Voie maritime et de son infrastructure, sujet dont nous traitons essentiellement. Voulez-vous que je vous présente ce mémoire?

[Texte]

The Chairman: Sure. Do you want to highlight it, please, Mr. Sonneveld?

Mr. Sonneveld: Okay, I think maybe highlighting would be the opportunity here.

On page 1 you will find that we represent not only the marketing boards in this paper but also the Wheat Board as a whole.

We would like to point out that the seaway has been and always will be an intricate part of a Wheat Board export program. We are also saying that from an input end—and you can see that in our statement in the last part—it's very crucial. Whether you live in the province of Quebec or in Ontario, input means maybe from the west-east or from offshore or other areas into Ontario on issues such as phosphates and nitrates offshore. It's beneficial both ways. This is a very important part, I think.

We also recognize that if GATT comes to fruition with all its failures we cannot just shut out imports any longer, but that as of 1995 it will have to be done by tariffication, which has to be run down by the year 2001 in terms of volume and price by percentages—about 15%—and the tonnages, depending on the commodity. Whether it's fertilizer, grain, wheat or corn, all these things will have to take place by the year 2001.

What we are saying in this paper is that as far as our board is concerned, we are currently looking at an export program of about 400,000 to 700,000 tonnes. Mainly we have this terrible trade issue with the United States. We hope it's resolved before July, but in the meantime we cannot sell to the United States because our contracts state that we as Canadians should pay for the tariff that the Americans must pay.

● 1100

If you're talking about selling wheat, you're really stuck because the U.S. government could implement a low duty up to what we always had, or implement a tariff on tonnages, and it would then perhaps bring the price down by as much as a dollar a bushel, or \$40 a tonne. They could do it in stages, but that is the background.

We've exported high tonnages before, but because of the situation I have just described we find that this year we must go out of the country. Going out of the country means we are fighting subsidies on commodities and transportation by other countries, whether it's the U.S.A. or European countries. At the same time, it is the only sound avenue we have to move products.

As you know, we find ourselves faced with a somewhat competitive factor. If you were using a blackboard or if I were to use a flip chart, I would ask: what is the price of a product? Well, the price of a product is basically time, space and transportation.

[Traduction]

Le président: Certainement. Voulez-vous en présenter les grandes lignes, monsieur Sonneveld?

M. Sonneveld: Bien, je crois que ce serait bon de le faire.

À la page 1, vous noterez que nous représentons non seulement les commissions de commercialisation mais la Commission du blé dans son ensemble.

Nous tenons à souligner le fait que la Voie maritime a toujours fait partie intégrante du programme d'exportation de la commission et le fera toujours. Nous considérons d'ailleurs qu'elle joue un rôle absolument vital sur le plan des intrants—comme vous le verrez dans la dernière partie de ce document. Que vous viviez au Québec ou en Ontario, il s'agit aussi bien de ce qui va d'Ouest en Est que de ce qui arrive en Ontario d'outre-mer ou d'autres régions, comme c'est le cas des phosphates et des nitrates. C'est profitable dans les deux sens. C'est, à mon avis, un point très important.

Nous comprenons également que si, après tous ces échecs, les dispositions du GATT entrent en vigueur, nous ne pourrions plus interdire les importations, mais qu'à partir de 1995, on devra utiliser un système de tarification qui devrait entraîner une diminution de 15 p. 100 d'ici 2001 en ce qui concerne le volume et le prix par pourcentages ainsi que les tonnages, selon le produit. Qu'il s'agisse d'engrais, de grains, de blé ou de maïs, tout cela devra se faire d'ici 2001.

En ce qui concerne notre commission, nous envisageons d'exporter de 400 000 à 700 000 tonnes de grains, cette année. Mais il y a surtout le terrible problème qui nous oppose aux États-Unis sur le plan commercial. Nous espérons qu'il sera réglé avant juillet, mais entre-temps, nous ne pouvons plus vendre aux États-Unis parce que nos contrats stipulent en tant que Canadiens, que nous devons payer le même tarif que les Américains.

Lorsqu'il s'agit de vendre du blé, nous nous trouvons vraiment dans une impasse car le gouvernement américain pourrait imposer un droit peu élevé ou un tarif sur le tonnage, ce qui pourrait faire baisser les prix à 1\$ le boisseau, soit 40\$ la tonne. Ils pourraient le faire en plusieurs étapes, mais c'est ainsi que se présentent les choses.

Il nous est déjà arrivé d'exporter des volumes élevés, mais à cause de la situation que je viens de décrire, nous sommes obligés, cette année, de recourir à l'exportation, ce qui signifie que nous devons combattre les subventions sur les produits et les transports accordées par d'autres pays, qu'il s'agisse des États-Unis ou des nations européennes. Il demeure que c'est le seul moyen pour nous de vendre nos produits.

Comme vous le savez, nous avons affaire à une assez forte concurrence. Si nous pouvions utiliser un tableau noir ou un tableau à feuilles mobiles, je pourrais vous montrer que le prix d'un produit est essentiellement déterminé par une combinaison de temps, d'espace et de transport.

[Text]

As you noticed in our paper, many of our southern neighbours have a subsidized system, and the price of products offshore—whether it's New Orleans, Portland, New Jersey or Quebec City—is based on the lowest price offshore, not inland; remember that. Logistically speaking, the price of a product is the cost thereof, not necessarily the value thereof. It attains its value because of these factors.

Any problem—for example, if there are not enough railroad cars—creates a downward pressure on prices paid to primary producers, whether it's pulp, ore or grain.

The same thing is true in terms of the issue of water if there are no boats. The same thing is true in terms of the infrastructure: terminal elevators or whatever means you use. If you haven't a proper flow pattern in the system, it creates depressions.

Remember that it's always the people who buy on the offside of the market or are going to a market—the primary user, whether it's from output to input—who must pay the cost. It's not the shipper; it is the end user, whether he's exporting or importing. Therefore it's crucial for the whole economy to have competitive factors. Consequently if you start breaking down the system, you will find yourself with a major problem.

I have, and I think it's approved; I've used the domino theory. Let us take everything in the works today, from the merger of CN and CP—and we don't know what it is; it's like getting a look at something beautiful, but you don't quite get the picture of what it means—to whether the seaway has to be upgraded, who pays, and then we compare it with competitive factors. Then let us look at the infrastructure, such as the elevator system in Thunder Bay, Midland, Sarnia or Windsor or the lower St. Lawrence, whether you are at Trois Rivières, Sorel, Montreal, or even Halifax.

If you cannot sustain any one of those and if the government makes up its mind to do something and not take the overall picture, you are liable to face a disastrous issue when we start collapsing things. That is the domino theory.

This is a crucial part for all raw producers and primary end-users, whether they're in the province of Quebec or in the Maritimes. When you take one aspect of competition or mode of logistics supply, you are creating a disastrous business affair. You are liable to create a monopoly, and we know all about monopolies.

Does the merger create a monopoly? Nobody knows unless you are better informed than I am. Having worked in this field for many years, I would ask this committee to take us seriously. Until you have an overall picture as to where we will be, what it will be, whether the raw producers are in pork production, beef production, trade production, pulp or whatever, please ask whether they can be competitive in today's world, where we are opening up, or can they be competitive with our neighbours to the south?

[Translation]

Comme vous l'avez noté dans notre mémoire, beaucoup de nos voisins du Sud bénéficient de subventions, et le prix extra-territorial des produits—que ce soit la Nouvelle Orléans, à Portland, au New Jersey ou à Québec—est calculé d'après le prix le plus bas à l'extérieur, et non à l'intérieur; c'est un point à ne pas oublier. Sur le plan logistique, le prix d'un produit correspond à son coût, mais pas nécessairement à sa valeur. Sa valeur est déterminée par ces facteurs.

N'importe que le problème—par exemple, un nombre insuffisant de wagons producteurs—fait baisser les prix versés aux producteurs primaires, qu'il s'agisse de pâte à papier, de minerai ou de grains.

C'est la même chose pour le transport maritime, s'il n'y a pas de bateaux; c'est la même chose aussi, pour l'infrastructure : les élévateurs terminus ou tout autre moyen utilisé par vous. Si le système manque de fluidité, il provoque des dépressions.

N'oubliez pas que ce sont toujours ceux qui achètent ou qui vendent—l'utilisateur primaire—qui doit assumer le coût. Ce n'est pas l'expéditeur; c'est l'utilisateur final, qu'il exporte ou qu'il importe. Il est donc vital que l'économie comporte des facteurs de compétitivité. Si vous commencez à démanteler le système, vous vous retrouverez confronté à un grave problème.

J'ai utilisé la théorie des dominos, qui est, je crois, reconnue. Prenons tous les facteurs actuels en considération, depuis la fusion du CN et du CP—cela peut paraître attrayant mais nous ne savons pas exactement ce que cela donnerait—jusqu'à la modernisation éventuelle de la Voie maritime la prise en charge des frais, et voyons ce que cela donne par rapport à la concurrence. Voyons ensuite l'infrastructure, notamment le système d'élévateurs à Thunder Bay, Midland, Sarnia ou Windsor ou sur le Bas St. Laurent, que ce soit à Trois-Rivières, à Sorel, à Montréal, ou même à Halifax.

Si vous n'avez pas les moyens d'apporter le soutien nécessaire et si le gouvernement décide d'agir sans tenir compte de tous les éléments, vous risquez de vous trouver dans une situation catastrophique à partir de laquelle tout commence à s'effondrer. C'est cela la théorie des dominos.

C'est un point déterminant pour tous les producteurs de produits bruts et pour les utilisateurs primaires, qu'ils soient au Québec ou dans les Maritimes. Lorsque vous accaparez un des facteurs de concurrence ou un mode d'approvisionnement logistique, vous créez une situation qui est désastreuse sur le plan commercial. Vous risquez en effet de créer un monopole, et nous savons tous quels en sont les résultats.

• 1105

La fusion crée-t-elle un monopole? Personne ne le sait, à moins que vous ne soyez mieux renseigné que moi. Je travaille dans ce secteur depuis de nombreuses années et je demande au Comité de me prendre au sérieux. En attendant d'avoir une vision d'ensemble de la situation dans laquelle nous serons demain, qu'il s'agisse de producteurs de viande de porc, de viande de boeuf, de produits commerciaux, de pâtes à papier ou autre chose, n'oubliez pas de vous demander s'ils pourront être compétitifs dans le monde d'aujourd'hui, qui va à la libération de nos échanges commerciaux, ou s'ils peuvent résister à la concurrence de nos voisins du Sud.

[Texte]

I could give you some idea as to how we look at it in central Canada. When I see that a farmer in Peoria, Illinois, can truck produce from his farm into a loading position on a barge and obtain a rate at somewhere between \$4 and \$5 a tonne to put it in an export position, and when I see the infrastructure there that is totally competitive and unregulated, I'm not always in favour of that, but it's our competition. I'm only using grain, but other commodities are the same.

When I then see the final price with which I must compete as a wheat grower, soybean grower or pork producer, then I say that if I carry this thing through and if CAP comes into place and in 2001 we see some sanity in this system, we must make sure that our infrastructure—our boats, the water system, rail or whatever takes movement to come down the St. Lawrence—is in place. You can have a Cadillac to drive, but if a poor farmer is used to his Chevy and it's taken away, he cannot survive. This is the issue. The issue is a very businesslike, common sense approach.

I had the opportunity to work in Senior Grain Transportation Committee with the Livestock Feed Board for 20 years. In transportation I've seen the difficulties we had in Newfoundland, in the Maritimes, in the province of Quebec and in British Columbia. I find it remarkable that it is like going back in history. If we're not careful, we could go back to a situation in which the prairie found itself in the "teens" and in the 1930s, just to shake up your memory.

Why did we have producers cars in western Canada? We had producer cars because there was a monopoly of the elevator companies and the railroads. Some individuals couldn't ship their product. They had to institute the car system in the 1930s. This is crucial and it must be understood.

At one time the elevator industry was a service industry, to serve the people. It became a service industry plus a broker industry plus a shipping industry. Whose interests are they serving? Again in the 1930s, with a different government, that had to be done away with, and it was, because it fell apart.

You don't want to go that way. Let history be your teacher; if it isn't now, it will be. I say we can do things but everything becomes an intricate part of all the things in play.

Now, I hope in my paper—

The Chairman: Thank you.

Just for the benefit of the committee, we export somewhere between 400,000 and 700,000 tonnes of grain a year out of the province of Ontario. In addition, how much do we produce for consumption in Ontario or other provinces?

Mr. Sonneveld: We will produce probably 1.4 million to 1.5 million tonnes of wheat this year.

The Chairman: How does that—

Mr. Sonneveld: Our domestic market can only take 270,000 tonnes of about 1 million tonnes of white wheat produced in total.

[Traduction]

Voici comment nous voyons les choses dans la région centrale du Canada. Quand je vois qu'un agriculteur de Peoria dans l'Illinois, peut expédier directement son produit de la ferme par camion pour le charger à bord d'une péniche et qu'il peut obtenir un tarif de l'ordre de 4 à 5 \$ la tonne pour l'exporter, et quand je vois que l'infrastructure est totalement compétitive et déréglementée, je ne suis pas toujours d'accord, mais c'est cela, notre concurrence. Je n'utilise que le grain, mais il en va de même des autres produits.

Quand je vois le prix final auquel je dois faire concurrence comme producteur de blé, de soja ou de viande de porc, j'estime que si nous allons jusqu'au bout, si le PAC entre en vigueur et si l'on aboutit à un système raisonnable en 2001, il est absolument indispensable que notre infrastructure—nos bateaux, le réseau de voies navigables, les chemins de fer ou tout ce qui utilise le Saint-Laurent—soit en place. Vous pouvez avoir une Cadillac, mais si on enlève à un fermier démuné la Chevrolet à laquelle il est habitué, il ne s'en sortira pas. C'est tout simplement une question de bon sens.

J'ai eu l'occasion de travailler au Comité supérieur du transport du grain avec l'Office canadien des provendes pendant 20 ans. J'ai vu les difficultés de transport que nous avions à Terre-Neuve, dans les Maritimes, au Québec et en Colombie-Britannique. Ce qui me frappe, c'est que j'ai l'impression que nous retournons en arrière. Si nous n'y prenons pas garde, nous risquons de nous retrouver dans la situation qu'ont connue, je vous le rappelle, les Prairies au début du siècle et dans les années trente.

Pourquoi avions-nous des wagons producteurs dans l'Ouest du Canada? Parce que les compagnies d'élévateurs et les chemins de fer exerçaient un monopole. Certains ne réussissaient pas à expédier leurs produits et il a donc fallu instituer ce système de wagons dans les années trente. C'est un point déterminant qu'il faut bien comprendre.

Il fut un temps où le secteur des élévateurs était une industrie de service, mais elle est devenue, en plus, une industrie de courtage et une industrie de transport. Quels intérêts sert-elle? De nouveau dans les années trente, sous un gouvernement différent, il a fallu y renoncer, car le système était en train de s'effondrer.

Il ne faut pas que vous vous engagiez sur la même voie. Que l'histoire vous serve de leçon; ainsi vous n'apprenez pas celle-ci tout de suite, vous serez obligé de le faire plus tard. Je suis certain que nous pouvons faire quelque chose, mais il faudra tenir compte de tous les éléments qui entrent en ligne de compte.

J'espère que dans mon mémoire. . .

Le président: Merci.

Je précise, à l'intention du comité, que la province de l'Ontario exporte de 400 000 à 700 000 tonnes de grains par an. outre cela, combien produisons-nous pour la consommation en Ontario et dans les autres provinces?

M. Sonneveld: Cette année, nous produirons probablement de 1,4 million à 1,5 million de tonnes de blé.

Le président: Comment cela. . .

M. Sonneveld: Notre marché intérieur ne peut absorber que 270 000 tonnes sur les quelque un million de tonnes de blé blanc produit au total.

[Text]

The Chairman: What is white wheat used for?

Mr. Sonneveld: White wheat is a soft white wheat that is used in the pastry industry for cookies, etc., because of its texture. It flows. You can make cookies. Hard wheat, like reds, are used for breads and that kind of material, and the mixture of winter reds, which we also grow now, plus certain other wheats makes a dough for pizzas and all that stuff. So each wheat has its own character for its production.

• 1110

The Chairman: Is any of the wheat used to make pasta?

Mr. Sonneveld: Yes, we have an area in Ontario that is developing into durum wheat production. We are thinking in terms of the Trenton area, the Prescott area; sometimes they're successful. It's a matter of genetics, it's a matter of climate, but it does work. It's meaningless, because in terms of durum, durum out in western Canada goes into the United States. But I can tell you that probably 80% of the western durum going to the U.S. comes back into what we call the population area of eastern Canada and the United States. So you find yourself with a kind of flow pattern like we used to have in the beef industry.

The Chairman: So I have that concept. We're importing it back into eastern Canada but in a different form.

Mr. Sonneveld: That's correct. Yes, we are.

The Chairman: We've missed a manufacturing process—

Mr. Sonneveld: Yes, we certainly did.

The Chairman: Of the approximately 1.4 million tonnes that the Ontario wheat farmers would grow a year, and they export between 400,000 and 700,000 tonnes, you say there's 270,000 tonnes used in Ontario consumption. Where does the other 200,000 to 300,000 tonnes go? Is it other provinces, or...?

Mr. Sonneveld: Our board has lived up to the letter of the agreement on the CUSTA and NAFTA and we do not allow shipments by individuals or companies into the United States. So we have a market there. We're liable to lose this market, but we ship it directly into processor. . . part of our production goes into the U.S., but at the present time we have lost that market.

The Chairman: Does the Ontario Wheat Board represent individual farmers, or does it represent farming conglomerates, or is it a mixture of both?

Mr. Sonneveld: It's a totally grower-producer organization. We're somewhat different from the western wheat board because it's directed and it's sales are made by directors through the board. No wheat can be sold or moved out of province unless it comes through our board. We do not allow non-board marketing. We control totally its purchasing and selling.

It's a very strong organization. It was put in by the farmers and run by the farmers. It's under the Agricultural Products Cooperative Marketing Act and it serves its purpose. Each year, each director has to be elected. If the farmers don't like something, they can weed the board out and put in people of another persuasion, if that's the case, but that's the way it operates.

[Translation]

Le président: Pourquoi utilise-t-on le blé blanc?

M. Sonneveld: Ce blé tendre est utilisé en pâtisserie pour fabriquer des biscuits, etc., à cause de sa texture très fluide. C'est avec cette farine que vous faites des gâteaux et biscuits. Le blé dur, le blé roux par exemple, est utilisé pour le pain et autres produits du même type, et le mélange de blé roux d'hiver, que nous cultivons aussi maintenant, et de certains autres blés est utilisé pour la pâte à pizza. Chaque type de blé a donc son utilisation particulière.

Le président: Lequel de ces blés utilise-t-on pour les pâtes?

M. Sonneveld: Il y a des régions de l'Ontario qui commencent à se spécialiser dans la production de blé dur. Il s'agit des régions de Trenton et de Prescott. Cela donne parfois de bons résultats. C'est une question génétique, de climat, mais cela marche. Cela ne compte pas car le blé dur de l'Ouest du Canada est exporté aux États-Unis. Je peux cependant vous dire que 80 p. 100 de ce blé revient dans ce que nous appelons la région de forte population de l'Est du Canada et des États-Unis. Il y a donc là une sorte de circuit comparable à celui de l'industrie de la viande de boeuf.

Le président: Donc, si je comprends bien, nous réimportons ce blé dans l'Est du Canada, mais sous une forme différente.

M. Sonneveld: C'est exact.

Le président: Nous avons donc laissé nous échapper un processus de fabrication.

M. Sonneveld: En effet.

Le président: Des quelque 1,4 million de tonnes de blé produit annuellement par les céréaliculteurs de l'Ontario qui en exportent entre 400 000 et 700 000 tonnes, 270 000 tonnes sont consommées dans la province. Où vont les autres 200 000 à 300 000 tonnes? Dans les autres provinces, ou...?

M. Sonneveld: Notre mission respecte scrupuleusement l'AC-CEU et l'ALÉNA et nous interdisons les expéditions aux États-Unis pour des particuliers ou des sociétés. Nous avons donc là un marché. Nous pourrions le perdre, mais nous expédions directement au transformateur. . . une partie de notre production part aux États-Unis, mais c'est un marché que nous avons aujourd'hui perdu.

Le président: La Commission du blé de l'Ontario représente-t-elle des agriculteurs à titre individuel ou des groupements, ou une combinaison des deux?

M. Sonneveld: C'est un organisme totalement constitué par des éleveurs-producteurs. En ce sens, nous sommes un peu différents de la Commission du blé de l'Ouest parce que les ventes sont effectuées par des administrateurs de la Commission. Rien ne peut être vendu ou exporté de la province sans passer par notre Commission. Nous interdisons toute commercialisation en-dehors de celle-ci. Nous contrôlons totalement l'achat et la vente du blé.

C'est un organisme très puissant qui a été créé par des agriculteurs et qui est dirigé par eux. Il est régi par la Loi sur la vente coopérative des produits agricoles et il remplit bien son rôle. Chaque année, chaque membre du conseil d'administration doit être élu. Si quelque chose déplaît aux agriculteurs, ils peuvent éliminer les membres qui leur déplaissent et les remplacer par des personnes dont les vues correspondent mieux aux leurs. C'est ainsi que fonctionne la Commission.

[Texte]

The Chairman: Where would you be with respect to the large independents like Cargill, UGG, Richardson, those...?

Mr. Sonneveld: Okay. Our system of sales are either direct or indirect, or we use a Cargill or a Richardson as a broker in between. For example, we hope to sell to Pakistan. We will probably use a company like Richardson or Continental as the system people. We like to sell basis Great Lakes, which is very important for this committee.

You realize that some sales are made basis Sept-Îles or Quebec City, but we like to sell basis Great Lakes. Some ocean freight will come in and take it out, which I haven't touched on, but some of your maritime laws and all these things should be looked at too. But these are how we make sense. We use companies. We make direct sales and/or most of the time we use a broker as an in-between for security reasons.

[Traduction]

Le président: Qu'elle est votre position vis-à-vis de grosses sociétés indépendantes comme Cargill, UGG, Richardson, ...?

M. Sonneveld: Dans notre système, les ventes se font directement ou indirectement, mais nous utilisons également un Cargill ou un Richardson comme courtier. Par exemple, nous espérons vendre du blé au Pakistan et nous utiliserons probablement une société comme Richardson ou Continental pour cela. Nous aimons vendre à partir des Grands Lacs, ce qui est très important pour ce comité.

Comme vous le savez, certaines ventes se font à partir de Sept-Îles ou de Québec, mais nous préférons vendre à partir des Grands Lacs. Certains cargos de haute mer viennent prendre leur chargement, sujet dont je n'ai pas encore parlé, mais il conviendrait également d'examiner nos lois dans le domaine maritime. Quoi qu'il en soit, telle est notre logique, nous avons recours à des entreprises, nous effectuons des ventes directes et dans la plupart des cas nous passons par un courtier qui sert d'intermédiaire pour des raisons de sécurité.

• 1115

Mr. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Mr. Sonneveld, thank you for coming. I have to ask you a question, and my colleagues here will probably let me hear about this one. But I wasn't aware that there are this many wheat growers in Ontario, i.e., 18,000. Where are the main areas for growing wheat in Ontario?

Mr. Sonneveld: We grow spring reds from Kenora to eastern Ontario up to the Quebec border, to hard red winters, and to soft white wheat in the west. In the particular area where I live, we have four counties that probably produce 60% of the white wheat. Our yield is somewhat different from that of the west. We probably have an average yield of 60 to 70 bushels, not 20. Our corn yield is the representative thing. But we have a terrific production in Ontario in these commodities.

Mr. Harris: I'm amazed, I was not aware. I learned something today.

Am I correct in understanding that your wheat products do not move through the jurisdiction of the Canadian Wheat Board but rather are marketed directly by yourself?

Mr. Sonneveld: Yes. As you know, the Canadian Wheat Board has export licensing control. But because it's an automatic thing, we make sales directly to the U.S. and our export permits are just a matter of formality. Sometimes I wish they were more stringent so that we could really look at who is doing what; I think that has been part of the failure. We sell direct, with no problem whatsoever.

Mr. Harris: Do you find it beneficial to sell direct, or would it be more beneficial to go through the Canadian Wheat Board? Perhaps you've just answered the question.

On the other question I have, is this option of direct sales available to all provinces or is it particular to Ontario?

Mr. Sonneveld: I'd have to go back in history on how we in Canada run this so-called agricultural—and if I'm not clear perhaps... Well, each province has its own jurisdiction and can implement marketing legislatively. Western Canada made

M. Harris (Prince George—Bulkley Valley): Monsieur Sonneveld, merci d'être venu. Mes collègues vont peut-être se moquer de moi, mais je ne savais pas qu'il y avait tant de producteurs de blé en Ontario, qu'il y en avait 18 000. Quelles sont les principales zones de production?

M. Sonneveld: Nous produisons des blés roux de printemps de Kenora dans l'Est de la province jusqu'à la frontière du Québec; nous produisons aussi des blés roux durs d'hiver et du blé blanc tendre dans l'Ouest. Dans la région où j'habite, il y a quatre comtés qui produisent probablement 60 p. 100 du blé blanc. Notre production est un peu différente de celle de l'Ouest. Elle est probablement, en moyenne, de 60 à 70 boisseaux, au lieu de 20. On connaît surtout notre production de maïs mais celle de ces divers types de blé est également considérable en Ontario.

M. Harris: Je n'en n'avais pas la moindre idée. Vous m'avez appris quelque chose aujourd'hui.

AI-je raison de dire que vos produits du blé ne sont pas soumis au contrôle de la Commission canadienne du blé mais sont directement commercialisés par vous?

M. Sonneveld: Oui. Comme vous le savez, la Commission canadienne du blé contrôle l'octroi des licences d'exportation. Mais comme cela se fait automatiquement, nous vendons directement aux États-Unis et l'obtention de licences d'exportation n'est qu'une simple formalité. J'aimerais parfois que la Commission se montre plus sévère car cela nous permettrait de savoir exactement ce qui se passe. Je crois que c'est une des raisons de l'échec actuel. En tout cas, nous vendons directement, sans aucun problème.

M. Harris: Trouvez-vous profitable de vendre directement ou pensez-vous qu'il serait préférable que vous passiez par l'intermédiaire de la Commission canadienne du blé? Mais peut-être venez-vous déjà de répondre à la question.

Je voudrais également savoir si la possibilité de ventes directes existe pour toutes les provinces ou seulement pour l'Ontario.

M. Sonneveld: Il faudrait que je fasse un peu d'histoire pour vous expliquer comment le Canada assure le fonctionnement de ce système agricole—et si je ne suis pas très clair... En tout cas, chaque province est autonome et peut

[Text]

enabling legislation to allow marketing to happen. In Ontario we have provincial legislation, as do the provinces of Quebec and Nova Scotia, whereby it is instituted provincially, and one can take part federally under the Agricultural Products Cooperative Marketing Act for initial payments for some of the program.

Mr. Harris: That might require a longer answer, for my benefit. I'm going to pursue that line, because when you were talking about direct sales that question came up.

If you're selling direct then you yourself seek out your own mode of transportation as opposed to relying on the... How does the GTA affect your transportation? You independently solicit transportation modes to compete for the movement of your product, is that correct?

Mr. Sonneveld: I suppose it's a lengthy answer, but I'll try it in short form. You cannot compare the GTA or the WGTA with the rest of Canada; it's an isolated region of the country. The cars that are in the pool in western Canada cannot be used in the east. So we must deal directly with the railroad, the shipping companies, or whatever mode of transportation.

Our complaint is that during harvest, for instance, CN and CP may have only 700-plus cars altogether in the eastern grain pool. Under the act the railroad companies are supposed to supply the cars to move product. Well, you can order them, but you're lucky if you see them a month from now, and you can't do business that way. You make sales based on time, space and all these things, so you have to separate the two. We do it directly.

Mr. Harris: I was getting around to this last question about shipping wheat to export markets from Ontario, a point that would have good access to the seaway and good access to rail transportation via, say, the Port of Halifax. Based on current pricing and competitiveness, in order to get it to that ocean point what mode of transportation is more economical at the present time, by rail through the Port of Halifax or through the seaway out to the ocean?

Mr. Sonneveld: Right now we would discard the Port of Halifax.

Mr. Harris: You would?

Mr. Sonneveld: We'd discard it, because there's a double handle. We go direct rail currently at certain times of the year.

If I was making a formal contract today, I would certainly use the Great Lakes. It is the best, the fastest, and the biggest tonnage. You can move it, you can have a commitment, and the infrastructure is there to deal with it.

I'll give you an example of how we will do it this year. Because Prescott was going to be let go, we promised that we would use Prescott for 100,000 tonnes and we would then commit ourselves to their system. We have the Port of

[Translation]

prendre des mesures législatives pour la commercialisation du blé. L'Ouest du Canada a adopté une loi habilitante pour cela. En Ontario, nous avons une loi provinciale, comme le Québec et la Nouvelle-Écosse, mais il nous est également possible, dans le cadre de la Loi sur la vente coopérative de produits agricoles d'effecteur des paiements initiaux pour une partie du programme.

M. Harris: J'aurais sans doute besoin d'une explication plus complète. Je vais poursuivre dans cette veine, car la question s'est posée au moment où nous parlions de ventes directes.

Lorsque vous faites des ventes directes, vous recherchez vous-même votre propre mode de transport au lieu de compter sur la... Quel est l'effet GTA dans ce domaine? Vous invitez indépendamment les divers modes de transport à concourir pour assurer le mouvement de votre produit, c'est bien cela?

M. Sonneveld: Cela demanderait normalement une longue explication, mais je vais essayer de me résumer. Vous ne pouvez pas comparer GTA ou la LTGO avec le reste du Canada; il s'agit d'une région isolée du pays. Les wagons de l'Ouest du Canada ne peuvent pas être utilisés dans l'Est. Nous sommes donc obligés de traiter directement avec les compagnies de chemin de fer, les sociétés de transport, ou les autres modes de transport.

Le problème tient au fait que, pendant la récolte par exemple, le CN et le CP ne disposent parfois que d'environ 700 wagons au total dans le *Eastern grain pool*. En vertu de la loi, les compagnies de chemin de fer sont censées fournir les wagons nécessaires pour transporter le produit. Vous pouvez bien entendu en commander, mais estimez-vous heureux s'ils arrivent dans le mois. Il n'est pas possible de fonctionner de cette manière. Le temps, les distances et toutes ces choses sont des facteurs qui interviennent dans les ventes; il faut donc distinguer les deux méthodes. Nous procédons directement.

• 1120

M. Harris: J'en venais à la dernière question concernant l'expédition de blé de l'Ontario vers les marchés d'exportation, en utilisant un point qui offrirait un accès facile à la voie maritime ainsi qu'aux chemins de fer via, par exemple, le port de Halifax. D'après la situation actuelle des prix et de la concurrence, pour acheminer ainsi votre blé, quel est actuellement le mode de transport le plus économique: la voie ferrée en passant par le port de Halifax ou la voie maritime jusqu'à l'océan?

M. Sonneveld: En ce moment, l'utilisation du port de Halifax est exclu pour nous.

M. Harris: Pourquoi?

M. Sonneveld: Parce qu'un double élément intervient. À certains moments de l'année, nous utilisons directement le rail.

Si j'établissais un contrat officiel aujourd'hui, j'utiliserais indiscutablement les Grands Lacs. C'est la meilleure méthode, la plus rapide, et celle qui permet d'acheminer le tonnage le plus important. Le transport ne pose pas de problème, il est facile d'obtenir les engagements nécessaires et l'infrastructure requise existe.

Je vais vous donner un exemple de la manière dont nous allons procéder cette année. Comme Prescott allait abandonner la partie, nous nous sommes engagés à l'utiliser pour expédier 100 000 tonnes de blé. Nous avons le port de Windsor—c'est

[Texte]

Windsor—ADM owns it—and it only gives us so much tonnage and we have to move it quickly, so we would use Prescott as a transfer either to export or maybe even back-haul, if the U.S. would just open her border.

That's to give you some logistical marketing. That is the cheapest and fastest for us to load large tonnages.

I live on a seaway and railroad system. We can use American pricing and our rate into the U.S. at certain points is about one-half the Canadian rate. It is because of the Staggers Rail Act, but it would take another morning to go through why all these things came about. There are few points in Ontario where they use U.S. rates.

The Chairman: For further clarification resulting out of that, the Ontario Wheat Board receives no transportation subsidy from any level of government?

Mr. Sonneveld: None.

The Chairman: Do they receive any subsidy for parity or anything?

What I'm trying to do is compare the Ontario growers with the western growers. There's no subsidy in Ontario. When you decide to ship grain by marine because that's the least expensive, you've done your own homework and that's how we're going to maximize the return to the producer. Is that a correct statement?

Mr. Sonneveld: That's correct. We have no subsidies on the logistics whatsoever. We ship and sell based on the U.S. market plus the cost to an export position that has to be competitive offshore. It's simple; it's the way we've always had to do it, it's the way things developed, and that's the way things are.

Mr. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Forgive me for my late arrival.

The Chairman: It's very nice to see you, regardless of whether you came late or not.

Mr. Guimond: Thank you, Mr. Chairman.

I have just a quick question. I don't know whether you answered this question, but this is a problem since I arrived late.

At the end of your presentation at page 5 you mentioned you would recommend a total industry meeting to discuss the future of the seaway, a CN-CP merger, and WGTA pay-out. Is it possible to have an explanation about who will be invited to this general industry meeting? The minister often told us in his speeches that Canada must have an intermodal approach to transportation—ship, truck and rail.

[Traduction]

ADM qui en est le propriétaire—qui ne peut absorber qu'un certain tonnage, et comme les expéditions doivent se faire rapidement, nous utiliserons Prescott comme point de transfert pour l'exportation ou peut-être même pour le fret de retour, à condition que les États-Unis ouvrent leurs frontières.

Cela vous donne une idée de la logistique de commercialisation. C'est la méthode la plus rapide et la plus économique pour nous, lorsqu'il s'agit de tonnages importants.

Je vis sur le réseau ferroviaire du CN. Nous pouvons utiliser les prix américains et à certains points, lorsque nous expédions du blé aux États-Unis, notre tarif est environ moitié moindre que le tarif canadien. Cela est dû à la Staggers Rail Act, mais il me faudrait une matinée supplémentaire pour vous expliquer toutes les raisons de cette situation. Il y a donc quelques points en Ontario où l'on utilise les tarifs américains.

Le président: À ce propos, la Commission du blé de l'Ontario ne reçoit pas de subventions au transport de quelque ordre de gouvernement que ce soit?

M. Sonneveld: Non.

Le président: Reçoit-elle une subvention pour assurer la parité?

Ce que j'essaie de faire c'est de comparer la situation des producteurs de l'Ontario avec celle des producteurs de l'Ouest. Il n'y a pas de subventions en Ontario. Lorsque vous décidez d'expédier du grain par voie maritime parce que c'est la méthode la moins coûteuse, vous avez déjà fait vos calculs et cela vous permet de maximiser les recettes du producteur. Ce que je dis est-il exact?

M. Sonneveld: Oui. Nous ne bénéficions d'aucune subvention sur le plan logistique. Nous expédions et vendons en fonction du marché américain plus le coût d'exportation de notre produit qui doit être compétitif à l'extérieur. C'est simple; nous avons toujours été obligés de procéder ainsi; c'est la façon dont les choses ont évoluées, et c'est là où nous en sommes.

M. Guimond (Beauport—Montmorency—Orléans): Veuillez pardonner mon arrivée tardive.

Le président: Nous sommes très heureux de vous voir, que vous soyez en retard ou non.

M. Guimond: Merci, monsieur le président.

J'ai seulement une brève question à poser. Comme je suis arrivé en retard, je ne sais pas si vous y avez déjà répondu.

À la page 5, à la fin de votre mémoire, vous recommandez une réunion de tous les secteurs afin de discuter de l'avenir de la Voie maritime, une fusion CN-CP et une subvention au titre de la LTGO. Pourriez-vous nous dire qui serait invité à cette réunion générale? Le ministre a souvent déclaré dans ses discours que le Canada devra adopter une approche intermodale à l'égard du transport—par bateau, par camion et par rail.

[Text]

[Translation]

• 1125

Mr. Sonneveld: The hon. might not have been here when I went through it, but I said that if we cannot or do not look at this in a total picture before making decisions on each aspect, you're liable to end up with a domino effect and a collapsing system. Once it's off, you can never get it back. It's just too costly to build a terminal today. It's there now, but if you blow it up it's gone.

For instance, we lost many elevators in the Port of Montreal. Along the Great Lakes we have lost many elevators. If we're talking about a comprehensive outlook, I believe it is very much a case of the elevator company.

Let's start with the people who pay the bill. It's not the shippers; it's either the receiver on the other end—the guy who buys feed wheat at Ste-Foy, in Quebec City—who pays from Thunder Bay in or the farmer out west who pays to Thunder Bay. We must have the primary producer, the logistics people—the elevator and shippers—plus the important people who move it to that position.

In terms of the seaway, you have to make up your mind. In light of what you see in trade, can you move the seaway in that fashion in five years? In the 1960s, when we said Europeans can't grow wheat and we have that market, we lost it. If you had said that, they would have said you were crazy. I'm asking you to also think in terms of that.

Eastern Europe is a developing market. It doesn't matter whether it's in ore or grain; it's a developing market, as is the African continent. If any of the economies change, it could be that this waterway is a very important part of it, both in input and output. If you dropped Halifax, as an Ontario wheat representative in sales, I would hate to lose it. There's a beautiful flour mill there, and if the Americans believe in free trade, I will have a market for some of my hard red winter wheat to be milled into the Boston market.

But we need some future thinking. Don't look back at what you had, look ahead at what you can be. I'm standing on a soapbox, but this is the way to start to think. Other people do that in other parts of the world.

Mr. Jordan (Leeds—Grenville): Mr. Sonneveld, I'm glad to see that you're enthusiastic about the seaway, particularly about the elevators at Prescott.

I just have a couple of questions here. What do you mean when you say that Canada should look to U.S. transportation, Mississippi style?

Mr. Sonneveld: As you know, the U.S. system is maintained by the government through the Army Corps of Engineers, whether its dredging, locks or whatever. The farmers themselves use it a lot—they load barges if it's cleaned in New

M. Sonneveld: L'honorable membre n'était peut-être pas là lorsque j'ai parlé de cette question, mais j'ai dit que si nous ne parvenons pas à étudier la question dans la totalité de son contexte avant de prendre une décision dans chaque domaine, vous risquez de provoquer un effet de dominos et de voir le système s'effondrer. Après cela, il est impossible de revenir en arrière. Il est beaucoup trop coûteux de construire un terminus aujourd'hui. S'il existe, très bien, mais si vous le perdez, c'est pour de bon.

Par exemple, nous avons perdu beaucoup d'élévateurs dans le port de Montréal ainsi que sur les Grands Lacs. Dans une vision globale de la situation, la société d'élévateurs joue un rôle très important.

Commençons par ceux qui paient la facture. Ce ne sont pas des expéditeurs; c'est soit celui qui reçoit le produit à l'autre bout—celui qui achète du blé de provenances à Polycar, à Québec—qui paie le transport à partir de Thunder Bay, soit c'est l'agriculteur de l'Ouest qui paie le transport jusqu'à Thunder Bay. Il faut donc penser à tout le monde, le producteur primaire, les responsables de la logistique—les élévateurs et les expéditeurs—plus ceux qui assurent le transport, qui sont aussi très importants.

En ce qui concerne la Voie maritime, il faut que vous preniez une décision. Compte tenu de l'évolution du secteur, pensez-vous que vous puissiez utiliser la voie maritime de cette façon dans cinq ans? Dans les années soixante, lorsque nous avons dit que les Européens étaient incapables de cultiver le blé et que nous avions le contrôle de ce marché, nous avons perdu celui-ci. Si vous aviez dit cela, ils vous auraient répondu que vous étiez tombé sur la tête. Je vous demande donc de ne pas perdre non plus cela de vue.

L'Europe de l'Est est un marché en plein développement. Peu importe qu'il s'agisse de minerai ou de grain, il est en développement, comme l'est également le continent africain. S'il y a un changement des situations économiques, il se pourrait fort bien que cette voie maritime joue un rôle important, dans les deux sens. Si vous abandonniez Halifax, en tant que vendeur de blé de l'Ontario, j'en serais navré. Il y a là-bas une magnifique minoterie et si les Américains croient vraiment au libre-échange, j'aurais un marché pour une partie de mon blé roux d'hiver et je pourrais le vendre aux minoteries de Boston.

Mais il faut réfléchir à l'avenir. Oubliez ce que vous aviez, songez à ce que vous pourriez être. Je joue un peu au prédicateur, mais c'est ainsi qu'il faut commencer à réfléchir à la question. Il y a des gens qui font la même chose dans d'autres régions du monde.

M. Jordan (Leeds—Grenville): Monsieur Sonneveld, je suis heureux de voir l'enthousiasme avec lequel vous défendez la Voie maritime et en particulier les élévateurs de Prescott.

J'ai deux ou trois questions à vous poser. Que voulez-vous dire lorsque vous déclarez que le Canada devrait étudier le système utilisé par les Américains pour le transport sur le Mississippi?

M. Sonneveld: Comme vous le savez, le réseau de transport américain est entretenu par l'Army Corps of Engineers, c'est-à-dire par le gouvernement, qu'il s'agisse de dragage, des écluses ou d'autre chose. Les agriculteurs eux-

[Texte]

Orleans—but it is supported by the public. It is what we call “capping.” Whether you’re making radios in Japan or you’re hauling potash through New Orleans to come north to Chicago, everybody can use it. It’s not selective.

[Traduction]

mêmes en font un large usage—ils embarquent leurs produits sur des péniches à la Nouvelle-Orléans—mais le réseau bénéficie également d’un soutien du public. C’est que nous appelons le «plafonnement». Que vous fabriquiez des radios au Japon ou que vous transportiez de la potasse destinée à Chicago en passant par la Nouvelle-Orléans, tout le monde peut l’utiliser. Il n’y a aucune exclusion.

• 1130

We make the mistake quite often of being selective in Canada. We put WGTA on six grains—or maybe it’s a dozen now with alfalfa—but had we opened up, whether we were producing beef or whatever we had, if the system had been supported as a total we wouldn’t be here with such a bad trade problem, because Mississippi style means this: everybody uses them, it doesn’t matter which flag. It’s like going down the Rhine or the Danube.

Mr. Jordan: But the two systems aren’t quite. . .you’re talking a bit here about apples and oranges, aren’t you?

Mr. Sonneveld: Not really.

Mr. Jordan: They have a system of locks to carry them through, expensive locks to maintain, and seasonal operation. Is this as big a factor as it is in the seaway?

Mr. Sonneveld: There are certain times when the Mississippi’s dry, when you can almost walk over it. But that becomes then a premium rail market. Overall, they haven’t got ice-breaking, but there are certain times when it’s pretty bad to go down the Missouri from Minneapolis or some place to get to the Mississippi. I don’t know whether you’re going to use ice-breakers, but that’s the time you get competitive rates with the railroad. Railroading and water are very competitive because, again, you can’t separate the Mississippi from the infrastructure. The infrastructure is wide open.

I can give you an example of where I can get wheat moved through Norfolk by a grain company for 5¢ a bushel, while in Canada I pay 11¢ to 20¢ a bushel.

Mr. Jordan: Where’s the grain going that you are putting through the seaway right now?

Mr. Sonneveld: The Canadian Wheat Board, I think, has sales into Brazil. We ourselves are selling, hopefully—we did last year also—into Pakistan, the Middle East. We’re hoping to get some more sales in that area.

Mr. Jordan: It makes sense to ship that through the seaway, does it, as opposed to any other route?

Mr. Sonneveld: Yes. We like to make deals either picked up at Samia, or deep-water, Goderich or Samia, where we can load cargoes or top off out of Montreal. But we like to sell basis the Great Lakes.

Au Canada, nous commettons fréquemment l’erreur de nous montrer sélectifs. La LTGO ne s’applique qu’à six céréales—ou peut-être y en a-t-il 12 maintenant, avec l’alfalfa—mais si nous avions libéralisé le système et si nous l’avions étendu à la production de viande de boeuf ou de n’importe quoi d’autre, si le système avait bénéficié d’un soutien global, nous ne nous trouverions pas aux prises avec un problème commercial aussi grave. La méthode retenue dans le cas du Mississippi signifie simplement ceci: tout le monde peut emprunter cet axe, peu importe le pavillon. C’est la même chose qui se passe sur le Rhin ou sur le Danube.

M. Jordan: Mais les deux systèmes ne sont pas tout à fait. . . Ne croyez-vous pas que vous comparez là des choses tout à fait différentes?

M. Sonneveld: Pas vraiment.

M. Jordan: Ils ont un système d’écluses très coûteuses à entretenir, et un fonctionnement saisonnier. Est-ce là un facteur aussi important que pour la Voie maritime?

M. Sonneveld: À certains moments, les eaux du Mississippi sont très basses et vous pouvez presque le traverser à pied sec. Mais cela favorise alors le transport par rail. Ils n’ont pas besoin d’utiliser le déglacage, mais à certaines époques, il n’est pas facile de descendre le Missouri de Minneapolis ou ailleurs, pour atteindre le Mississippi. Je ne sais pas si vous avez l’intention d’utiliser les brise-glace, mais c’est à ces époques que les chemins de fer offrent des tarifs compétitifs. Le transport par rail et par eau sont très compétitifs car il n’est pas possible de séparer le Mississippi de l’infrastructure. Cela constitue un marché totalement libre.

Par exemple, je peux faire transporter du grain via Norfolk par une compagnie céréalière pour 5c. le boisseau, alors qu’au Canada je paie de 11c. à 20c. le boisseau.

M. Jordan: Quelle est la destination du grain que vous faites passer actuellement par la Voie maritime?

M. Sonneveld: La Commission canadienne du blé en vend, je crois, au Brésil. Nous en vendons nous-mêmes, du moins je l’espère—c’est ce que nous avons fait l’an dernier—au Pakistan et au Moyen-Orient. Nous espérons accroître nos ventes dans cette région.

M. Jordan: Est-il logique d’utiliser la Voie maritime pour cela, de préférence à tout autre itinéraire?

M. Sonneveld: Oui. Nous aimons conclure des ententes pour que notre blé soit embarqué à Samia, ou pour le transport hauturier, à Goderich et aussi à Samia, où il est possible de charger des cargos, ou encore le plein chargement peut se faire à Montréal. Mais nous aimons surtout vendre à partir des Grands Lacs.

[Text]

Mr. Jordan: When you say "GATT green", does that mean, as far as subsidy goes, GATT would accept it as being non-subsidized?

Mr. Sonneveld: Yes, that's the issue.

Mr. Jordan: I know and I feel your enthusiasm for the seaway as a way of moving grain, but isn't it going to come down, when we're in the world market, to a business decision as to whether you ship grain by railroad or seaway? It's going to be the one that will get it there on time and at the best price, isn't it? our sentimentality toward the seaway seems to be coming through, but don't you think that at some point it's going to depend on a dollar figure, that the basis for your decision will be based on how much it costs?

Mr. Sonneveld: I think it is a very good question. The question is whether the government or the people of Canada will allow what you call...when the dollar's the cheapest. If you throw it open and let the railroads swim by themselves, and you let the seaway go on its own, and it becomes a free-for-all, it's a somewhat different market. That is not allowed under the transportation laws as we currently have them. You cannot be predatory in pricing of transportation. In the U.S. it is allowed. That is why I can ship on U.S. rail a lot cheaper than on Canadian rail.

If you open up the seaway and allow both foreign and domestic competition, there are so many issues. I was in Rivière-du-Loup talking to one of the people who was familiar with the navigational system. He made this snide remark—he didn't know I was a person who worked in transportation. He said we have a remarkable system; we can guide boats down the St. Lawrence right into the gulf and we're within a foot of being accurate for collision and whatever. And I said yes, that's a remarkable thing, but we still force people to use pilots at a high cost.

Now, as what you are talking about, I agree, if in a sense you want to be competitive, gentlemen, then we're going to have a revolutionary process in the transportation industry.

Mr. Jordan: Yes, but what you seem to be telling me is that you can be competitive providing the government's willing to come in and pick you up.

• 1135

Mr. Sonneveld: I think in our paper I made the suggestion like this: as far as inputs and outputs, they are beneficial to the public as a whole, whether you're buying a Nissan or a Sony or phosphate out of Florida, to come down the St. Lawrence. Everybody benefits if the cost factor comes down, the public as a whole.

Sure, the primary people...but they can produce competitively. It's one of these chicken or egg questions. I'm always optimistic, otherwise I wouldn't be here and I couldn't represent farmers who often farm with hope only. Why can't it be something else, that is, to look in a businesslike sense with some common sense side to it, very businesslike, very, very businesslike?

[Translation]

M. Jordan: Lorsque vous dites «vert au sens du GATT», cela signifie-t-il que le GATT considérerait qu'il ne s'agit pas de produits subventionnés?

M. Sonneveld: Oui, c'est cela.

M. Jordan: Je connais et j'apprécie l'enthousiasme avec lequel vous défendez la Voie maritime pour l'acheminement du grain, mais puisque nous allons nous trouver dans un marché mondial, la décision d'utiliser le chemin de fer ou la Voie maritime ne sera-t-elle pas finalement motivée par de simples raisons commerciales? Le gagnant sera celui qui pourra livrer le produit en temps opportun et au meilleur prix, n'est-ce pas? Notre attachement pour la Voie maritime joue sans doute, mais ne croyez-vous pas qu'il viendra un moment où votre décision sera uniquement motivée par le coût?

M. Sonneveld: Excellente question. Il s'agit de savoir si le gouvernement ou le peuple canadien autorisera ce que vous appelez... la méthode la moins coûteuse. Si vous libérez totalement le marché et si vous laissez les compagnies de chemin de fer se débrouiller toutes seules, et la Voie maritime aussi, ce ne sera plus du tout la même chose, et cela deviendra une véritable foire d'empoigne. Nos lois actuelles régissant le transport ne l'autorisent pas. Vous ne pouvez pas fixer des prix de transport abusivement bas. Aux États-Unis, c'est permis. C'est pourquoi je paie beaucoup moins cher aux États-Unis qu'au Canada pour expédier mon grain par chemin de fer.

Si vous libérez l'accès de la Voie maritime et si vous autorisez la concurrence sur le plan interne, et par des étrangers, cela soulève toute sorte de questions. À Rivière-du-Loup, je bavardais avec une personne qui connaissait bien le système de navigation. Ne sachant pas que je travaillais dans le domaine du transport, il m'a fait la petite remarque suivante en passant: notre système est remarquable; nous sommes capables de guider des navires dans leur descente du Saint-Laurent jusqu'au Golfe, en évitant les collisions à un pied près. Je lui ai répondu que c'était effectivement remarquable mais que nous obligeons malgré tout les gens à utiliser des pilotes au prix fort.

Cela dit, je reconnais que si vous voulez un régime de concurrence, messieurs, il va falloir révolutionner l'industrie du transport.

M. Jordan: Oui, mais vous semblez me dire qu'il est possible d'être compétitif à condition que le gouvernement soit prêt à vous donner un coup de main.

M. Sonneveld: Je crois que nous avons dit ce qui suit dans notre mémoire: en ce qui concerne les intrants et les extrants, qu'il s'agisse d'acheter une Nissan ou un appareil Sony ou du phosphate de Floride, par exemple, il est avantageux pour les consommateurs en général que le transport se fasse par le Saint-Laurent. Tout le monde en profite si le facteur coût diminue.

Il y a certes les producteurs primaires, mais ils peuvent produire à un prix concurrentiel. C'est l'éternelle question de la poule et de l'oeuf. Je suis toujours optimiste, sinon je ne serais pas là et je ne pourrais pas représenter les agriculteurs qui ne vivent souvent que d'espoir. Pourquoi ne peut-il pas en être autrement? Pourquoi ne peut-on pas faire preuve d'un sens très aigu des affaires, assorti d'une certaine dose de bon sens?

[Texte]

Mr. Jordan: That's what I'm getting at. I think I see coming through from the administration now, in reference to transportation anyway, that they're going to be very businesslike too. It is going to have to be proven that support is warranted and there's a return for the investment. I think that may be the stick there.

Mr. Sonneveld: If the chair will allow me the leeway, I'll give you what I said once to the railroad. The railroad demanded the return of capital of 18% to 20% on the WGTA rates. I opposed it as a primary producer. My attitude during my term at the Senior Grain Transportation Committee was that I would support the railroad at 18% to 20% if I as a primary producer got 5% return on my investment, and they laughed. They said you're supposed to be competitive. I said yes, but you're asking for guarantees that should not be there.

That is one of these principle issues on which we must base the decision-making of government. If you're correct that business won't see things businesslike, then business should swim like a primary producer also. You can't have this type of philosophy for one segment and another philosophy for another side of business. You either have one for all or none.

Mr. Jordan: You're going to have a philosophy that's very similar, in today's world in GATT, to your competitor in another country, aren't you? I mean, you can't have one—you can call it what you like, but yours isn't going to be that dissimilar from your competition, regardless of where it's coming from. Is that not true? Maybe at one time that wasn't the case, but I see it now as being quite different.

Mr. Sonneveld: If we use what we call the philosophy of free trade, then I suppose we could be here a week from now and not be out of the woods yet, because what is understood by free trade? I've always thought that being free to do as you please is anarchy, and whether it's in ethics or morals that's the way it is, but that's the way it is in the business world, too.

Let's make it very clear that American free trade is an interpretation based on a philosophy. A European may have a different understanding of what free trade is, but in generalities we have agreed now under a framework. It has all kinds of problems, but we have a bit of a framework that says in 2001 we have a good starting point, not now. Anybody who says it's now, forget it; in 2001, maybe. It's also true in transportation.

Make very sure, and I'm only asking or pleading with you, if you're thinking about seaway, you cannot think of seaway; you've got to think of all the implications involved in it. You can discard the railroad, and if you think I'm only pushing for the seaway—we are saying it's an intricate part of the total picture. Any change affects all these things.

Mr. Jordan: I agree.

The Chairman: Mr. Jordan, you already asked my question.

[Traduction]

M. Jordan: C'est précisément où je veux en arriver. D'après ce que je peux comprendre, l'administration a l'intention de faire preuve d'un sens très poussé des affaires, du moins en ce qui concerne les transports. Il va falloir lui prouver que l'aide est justifiée et que c'est un investissement qui rapportera. C'est peut-être là le problème.

M. Sonneveld: Si la présidence m'en donne le loisir, je vous répéterai ce que j'ai dit aux chemins de fer. Les chemins de fer exigeaient un rendement de 18 p. 100 à 20 p. 100 sur les taux fixés par la LTGO. Je m'y suis opposé à titre de producteur primaire. Quand je faisais partie du Comité supérieur du transport du grain, j'ai dit aux représentants des sociétés ferroviaires que j'accéderais à leur demande si, en tant que producteur primaire, j'arrivais à obtenir un rendement de 5 p. 100 sur mon investissement, et ils ont ri. Ils ont dit que nous étions censés être concurrentiels. J'ai répondu oui, mais vous demandez des garanties qui ne devraient pas exister.

C'est un des principaux principes sur lesquels il faut fonder les décisions gouvernementales. Si vous avez raison et que les entreprises ne veulent pas se comporter comme des entreprises, eh bien qu'elles soient logées à la même enseigne que les producteurs primaires. On ne peut pas faire deux poids deux mesures. Il faut que tout le monde soit mis sur le même pied.

M. Jordan: Sous le régime actuel du GATT, vous allez adopter des principes très semblables à ceux de vos concurrents étrangers, si je ne m'abuse. Je veux dire qu'on ne veut pas faire deux poids deux mesures, appelez cela comme vous voudrez. Vos principes ne seront pas très différents de ceux de vos concurrents, quels qu'ils soient. N'est-ce pas vrai? Cela n'a peut-être pas toujours été le cas, mais la situation a bien changé.

M. Sonneveld: Si l'on applique ce que l'on appelle le principe du libre-échange, il se pourrait que nous soyons encore ici dans une semaine et que nous ne soyons pas sortis du bois, parce qu'il faut d'abord savoir ce que l'on entend par «libre-échange». J'ai toujours pensé qu'être libre de faire ce que l'on veut, c'est de l'anarchie et que notre place du point de vue de l'éthique ou de la morale, c'est un fait; c'est ainsi que cela se passe en affaires à l'heure actuelle.

Je tiens à préciser que le libre-échange américain est une interprétation fondée sur une doctrine. Il est possible que les Européens donnent un autre sens au terme «libre-échange» mais d'une manière générale, nous nous sommes mis d'accord dans le contexte d'un cadre. Il existe d'autres sortes de problèmes, mais nous avons une espèce de cadre qui indique que cela commencera à bien aller pour nous en l'an 2001, et pas maintenant. Tous ceux qui prétendent que c'est maintenant se trompent; peut-être que cela ira en l'an 2001. C'est également vrai en ce qui concerne les transports.

Si vous voulez réfléchir à l'avenir de la Voie maritime, assurez-vous, je vous en prie, d'avoir une vue d'ensemble. On ne peut envisager certains changements sans songer à toutes les conséquences qui en découlent. Vous avez peut-être tendance à croire que je ne jure que par la Voie maritime, mais je vous le dis, il ne serait pas bon de mettre les chemins de fer au rancart, car ils font partie intégrante du système. Tout changement a des répercussions dans tous ces domaines.

M. Jordan: Je suis bien d'accord.

Le président: Monsieur Jordan, vous avez déjà posé la question que je voulais poser.

[Text]

[Translation]

• 1140

Mr. Jordan: I apologize.

I was concerned about the subsidy that some producers in Canada seem to get and others don't seem to get. I don't want to get into the background of that issue; I can imagine why that's so. But perhaps that needs to change.

Mr. Hubbard (Miramichi): You indicated that U.S. rail gives you a better rate for shipping than the Canadian railways do. Now, we've heard evidence to the contrary. Do you still stand by your position that U.S. rail gives better rates?

Mr. Sonneveld: Yes, because we are talking about directional rates. One is that our rate—and I'll go from three railroad lines: I'll take the Soo Line and come out of the west, or I'll take the Grand Trunk Western Railroad line and go to Chicago, and I'll use a U.S. Conrail or the seaway to give you a comparison.

If you're talking about rates, as long as the Soo Line and Grand Trunk Canadian rail run out of Canada into the U.S. they only have to publish part of the rate. So you publish the Canadian part, but your final rate is a confidential one because you don't have to publish the American sub-part.

With American rail I can get a rate out of my home town, Blenheim, into Toledo or St. Louis, and it's a rate that if you have unit cars they'll give you so much on tonnage. Well, we know what the rate is.

What I am saying is that we have a problem in the east-west rating. We have found that certain rates out of the west to Thunder Bay suddenly became cheaper rates from Thunder Bay going to Montreal or, let's say, Port Colborne, which is an actual case. If you want to dig it up, you will find the case in the record of the transportation hearing, where I think a rate was quoted that was approximately \$17 or \$18, confidentially, between a flour milling corporation—and I think perhaps the chairman is familiar with it—and the marine people.

Why is that? Well, either the rate out west is too high or the rate going east is too low, or whatever. But when we split the country up and have two different rate systems, we have to be very careful about the manipulation.

The railroads are all saints and angels. The trouble is they've got dirty wings. Liars can be figures; figures can be liars. I'm sorry to have to say that, but that's how it starts to show all of that. So there's your differential in U.S. and Canadian rates.

Mr. Hubbard: You're probably not involved directly with the futures markets.

Mr. Sonneveld: Very much.

Mr. Hubbard: You're a part of the market. Yet you don't benefit or lose as a result of it.

Mr. Sonneveld: Oh, yes.

Mr. Hubbard: Yes, you do.

Mr. Sonneveld: That's right, yes, sir.

Mr. Hubbard: Now, the thought goes through my mind about the future of the St. Lawrence Seaway. We have an operation that requires approximately 40 million tonnes a year in order to be viable. As a business enterprise the seaway

M. Jordan: Je m'excuse.

C'est que la question de la subvention dont semblent bénéficier certains producteurs canadiens et pas d'autres me préoccupait. Je ne tiens pas à entrer dans les détails, je peux imaginer pourquoi c'est le cas. Il faut peut-être toutefois que cela change.

M. Hubbard (Miramichi): Vous avez dit que les compagnies ferroviaires américaines vous font un meilleur tarif que les compagnies canadiennes. Pourtant, nous avons entendu dire le contraire. Maintenez-vous vos affirmations?

M. Sonneveld: Oui, parce que je parle de tarifs directionnels. Je vais citer l'exemple de trois lignes, la Soo Line au départ de l'Ouest, ou la Grand Trunk Western Railroad pour aller à Chicago, puis la US Conrail ou C&X, pour vous donner un point de comparaison.

Quand à la Soo Line et à la Grand Trunk Canadian route à destination des États-Unis, elles sont tenues de ne publier qu'une partie de leur tarif. Par conséquent, elles publient le tarif pour le tronçon canadien, mais le tarif final est confidentiel parce qu'on ne doit pas publier le tarif en vigueur sur le tronçon américain.

Avec les compagnies de chemin de fer américaines, je peux obtenir un tarif de tant à la tonne à partir de ma ville, c'est-à-dire de Blenheim, à destination de Toledo ou de St. Louis, si j'ai des wagons automoteurs. Nous connaissons donc le tarif.

Ce que je veux dire, c'est qu'il y a un problème au niveau de la tarification pour le transport Est-Ouest. Nous avons constaté que certains tarifs de transport à partir de l'Ouest en direction de Thunder Bay baissaient brusquement de Thunder Bay à Montréal, ou plutôt pour Colborne. Si vous voulez chercher, vous pourrez trouver cela dans le compte rendu des audiences sur les transports où l'on cite, je crois, un tarif confidentiel d'environ 17\$ ou 18\$ conclu entre une minoterie—que le président connaît peut-être—et les transporteurs maritimes.

Qu'est-ce que cela veut dire? Eh bien cela veut que le tarif à partir de l'Ouest est trop élevé ou que le tarif à destination de l'Est est trop bas. Quand on a deux réseaux ferroviaires différents, il faut faire très attention aux risques de manipulation.

Les compagnies de chemin de fer se font toutes passer pour des saints et des anges. Le problème, c'est qu'elles ne sont pas blanches comme neige. On peut faire mentir les chiffres. Je regrette de devoir dire cela, mais c'est ainsi que tout cela commence. Il existe donc une différence entre le tarif américain et canadien.

M. Hubbard: Vous ne faites probablement pas directement des opérations sur le marché à terme.

M. Sonneveld: Très souvent.

M. Hubbard: Vous faites partie de ce marché. Pourtant, vous ne faites pas de gain ou de perte sur ce marché.

M. Sonneveld: Oh que oui!

M. Hubbard: Ah bon.

M. Sonneveld: C'est bien le cas, monsieur.

M. Hubbard: Je songe à l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle a besoin d'environ 40 millions de tonnes de marchandises par an pour être rentable. C'est une entreprise commerciale dont les opérations sont basées sur la confiance

[Texte]

operates in faith, but if it operated in futures it might survive. Would this be correct—that in other words, in the year 1995 you would contract with the seaway to ship 500,000 tonnes of whatever product through the seaway, and that Iron Ore Company of Canada would contract in the future so many million tonnes, and in 1998 there will be so many? Would that be a way to make this operation survive?

Right now we're operating on faith, and you seem to hope the seaway is going to keep going. But unless there's some commitment from all the major users in the future—

Mr. Sonneveld: If I may, Mr. Chairman, I have two answers for that question. One is that we had a deal years ago in the 1970s, I think. If you had the Canadian Wheat Board representative in front of you he could tell you. The Canadian Wheat Board made a deal with some of the lake shippers that the board would guarantee them tonnages for *x* many years. They built the boats and that was a contractual arrangement—one of them. I'm not saying that's impossible; I think that's still possible.

• 1145

Then there is the Rhine-Danube system, which is another example. I happened to be on the trade floor... You can go there in Rotterdam every Monday, where you market freight by futures, if you want to call it that. It's an open-market freight. The rationale of that was because of competitive things and it was international. So a cargo of grain comes in, or whatever—coal or ore—it is marketed off in freight to a destination like Duisburg or Dusseldorf or wherever, and people market it. That's another one.

Then there is the Baltic system—London—that's usually how we learned how the Russians did their business. If you saw movement in the Baltic, you knew the Russians were coming in, because of those boats.

Now there's another system. It was based on forward planning. The danger with forward planning is that in the St. Lawrence-Great Lakes we have a dual system running. The Americans forbid foreign vessels and they have certain clauses in their sales that they must use an American vessel. It is difficult to get competition. We have somewhat the same problem. We do not allow the Holland America Line, or whatever freight line they have currently that comes into the Great Lakes, to unload at the Sault or Thunder Bay or Chicago to bid on freight out. They can't. It's forbidden.

You can only freight out of it in export terms. But we cannot freight within the country. There aren't many bottoms that run. It's one of these maritime laws. It's a complicated thing, but your question is valid. Can you set up a system for

[Traduction]

mais elle pourrait survivre si les opérations se faisaient sur le marché à terme. Est-ce exact? Cela voudrait dire qu'en 1995, vous passeriez un contrat avec la Voie maritime pour expédier 500 000 tonnes d'un produit ou autre, et la Iron Ore Company of Canada passerait un contrat à terme pour un certain nombre de millions de tonnes et l'on aurait la garantie que le volume du transport serait de tant de tonnes en 1998. Serait-ce un moyen de faire survivre la Voie maritime?

Pour le moment, les opérations sont fondées sur la confiance et on dirait que vous espérez que la Voie maritime survive. Ce ne sera toutefois pas possible sans un certain engagement de la part de tous les principaux utilisateurs.

M. Sonneveld: Monsieur le président, j'ai deux réponses à cette question. La première est qu'un marché avait été conclu dans les années soixante-dix, si je ne me trompe. Si le représentant de la Commission canadienne du blé était là, il pourrait vous le dire. Celle-ci a conclu un marché avec certains des expéditeurs des Grands Lacs; la Commission leur garantissait un certain volume pour un certain nombre d'années. Ils ont fait construire les navires nécessaires et il existait une entente contractuelle. Je ne dis pas que c'est impossible; je crois au contraire que c'est toujours possible.

Il existe aussi un autre exemple, celui du système en vigueur sur le Rhin et le Danube. J'étais sur le parquet... Vous pouvez aller à Rotterdam, c'est là que l'on fait les opérations à terme pour les marchandises, si vous voulez. Le fret est donc transigé sur le marché ouvert. On a adopté ce système pour des raisons de concurrence et parce qu'il s'agit de transport international. Ainsi, une cargaison de grains, de charbon ou de minerai à destination de Duisburg ou de Dusseldorf, par exemple est transigée sur le marché à terme. Voilà donc un autre exemple.

Il y a aussi le système de la Baltique et de Londres grâce auquel nous avons appris comment les Russes faisaient affaires. Si vous aviez vu le mouvement dans la Baltique, vous sauriez que les Russes venaient, à cause des navires.

Il s'agit encore d'un autre système. Il était fondé sur une planification bien conçue. Le danger, c'est qu'un double régime est en vigueur sur le réseau Saint-Laurent-Grands Lacs. Les Américains ont interdit les navires étrangers et ils insèrent dans leurs contrats de vente des clauses stipulant que le transport doit être fait par un navire américain. C'est difficile de favoriser la concurrence dans ces conditions. Nous avons à peu près le même problème. Nous ne permettons pas aux navires de la Holland America Line ou de n'importe quelles autres compagnies de transport maritime qui empruntent les Grands Lacs, de décharger leur cargaison à Sault-Sainte-Marie ou à Thunder Bay ou encore à Chicago et de faire une offre pour transporter des marchandises à partir de ces ports. Ces compagnies ne peuvent pas le faire. C'est interdit.

On peut uniquement faire du transport de marchandises destinées à l'exportation. On ne peut pas faire du transport intérieur. C'est encore une de ces lois maritimes qui sévit. C'est compliqué, mais votre question est pertinente. Peut-on établir

[Text]

futures? Yes, I think even the vessel companies at one time accepted that fact in a contractual arrangement. It's not impossible. It is possible. But we must do it in light of our total trade in commodities, transportation, all the things up for negotiation.

The Chairman: I have a question arising out of that, and I want to be absolutely clear in the answer, Mr. Sonneveld. You're fortunate that you come from Blenheim. You have access to several railways—three railways, I think you said—and when it comes to ship by rail, you said unequivocally it was much cheaper to ship by United States railway, same product and same destination, than by a Canadian line. Am I correct in what I heard you say?

Mr. Sonneveld: Yes, although Grand Trunk at the present time is becoming very competitive also.

The Chairman: Grand Trunk is what?

Mr. Sonneveld: CNR.

The Chairman: Okay. But up to this point in time, you found it very much to your advantage to use an American railway over a Canadian railway.

Mr. Sonneveld: Yes. To an American destination, yes. You will probably find that all across the country. Some of the quotes by CN or CP, which are intricate. . . But you see, in the U.S. I can own a railroad car and make a deal with the railroad to run it. We have a problem in Canada. The allowances—the freight allowance or the mileage allowances—are difficult. I can broker into the United States with some co-op or some major company that has a million-tonne rate and I buy part of that freight.

The Chairman: Are you prepared to say today, up to this point in time, how much less a tonne it costs to ship by U.S. rail rather than Canadian rail? If you're not prepared, would you give me an approximation?

Mr. Sonneveld: I would have to turn the rates around. To be as close as factual rates, I will try to give you some idea.

• 1150

In the province of Quebec it became very clear that there were rates out of Chicago, out of the Ohio Valley into the Quebec area, Bellechasse or some of the other areas, that was something like \$16 a tonne. This is out of the Ohio Valley or Chicago. Out of my area, which is 500 miles closer to Quebec City, my rate was \$21 or better.

That, I think, puts a perspective on what happens in so-called competition. One is prevented from doing it by Canadian law because you can't have predatory pricing. One statement says we must be competitive. Being competitive means you've got to be a predator. It's like in the feed business. If you're feeding cattle, you either steal the feed or you steal the cattle. That's really what it amounts to sometimes.

[Translation]

un système pour le marché à terme? Oui, je crois que même les compagnies de transport maritime l'ont accepté dans le cadre d'une entente contractuelle. Ce n'est pas impossible. Par contre, il faut que cela s'applique à l'ensemble des marchandises, au transport. Il faut que tout soit négocié.

Le président: J'ai une question à poser à ce sujet et je tiens à ce que la réponse soit très claire, monsieur Sonneveld. Vous avez de la chance de venir de Blenheim. Vous avez accès à plusieurs compagnies de chemin de fer—vous avez dit trois, je pense—et vous avez affirmé catégoriquement qu'en ce qui concerne le transport par chemin de fer, les tarifs américains sont beaucoup plus bas que les tarifs canadiens pour le même produit et pour le même trajet. Ai-je bien compris?

M. Sonneveld: Oui, mais la compagnie Grand Trunk est en train de devenir très concurrentielle également.

Le président: C'est quoi, Grand Trunk?

M. Sonneveld: C'est le Canadien national.

Le président: Bon. Jusqu'à présent, vous avez trouvé que vous aviez intérêt à vous adresser à une compagnie de chemin de fer américaine plutôt qu'à une canadienne.

M. Sonneveld: Pour le transport vers une destination américaine. C'est probablement vrai dans tout le pays. Certains tarifs du Canadien national ou du Canadien Pacifique sont compliqués. Vous voyez, aux États-Unis, on peut posséder un wagon de chemin de fer et s'arranger avec la compagnie pour qu'elle l'achemine. Au Canada, il existe un problème. C'est que les indemnités, c'est-à-dire les indemnités de transport ou les indemnités de millage, sont compliquées. Aux États-Unis, je peux m'arranger avec une coopérative ou avec une grande compagnie qui a un tarif pour le transport par million de tonnes et ce volume peut-être divisé en tranches.

Le président: Êtes-vous prêt à dire combien cela vous a coûté de moins à la tonne jusqu'à présent de faire transporter le grain par une compagnie de chemin de fer américaine plutôt que par une compagnie canadienne? Si vous n'êtes pas prêt à le faire, pourriez-vous nous dire quelle est la différence approximative?

M. Sonneveld: Il faudrait que je fasse le calcul. Je vais essayer de vous donner une idée aussi précise que possible des tarifs réels.

Dans la province de Québec, on a compris qu'il y avait des tarifs d'environ 16\$ la tonne pour le transport à partir de Chicago ou de la Vallée de l'Ohio vers le Québec, vers Bellechasse ou d'autres régions, par exemple. C'est le tarif à partir de la Vallée de l'Ohio ou de Chicago. Le tarif que j'ai pu obtenir à partir de ma région, qui est plus proche de Québec (il y a 500 milles de moins), est de 21\$ ou mieux.

Cet exemple donne une idée de ce qui se passe quand il y a soit disant concurrence. La loi canadienne empêche la concurrence, parce qu'elle interdit les baisses autoritaires de prix. On dit que nous devons être concurrentiels. En fait, cela signifie se comporter comme un prédateur. C'est un peu ce qui se passe dans le secteur d'engraissement du bétail. Quand on élève du bétail, soit qu'on vole les aliments, soit qu'on vole le bétail. On en revient à cela parfois.

[Texte]

When you want to be competitive—let's stop kidding ourselves about the meaning of it. The meaning is that if you are competitive, you settle on another one to get a market. That's competition. I still like to hear anything—

The Chairman: I know that. Let me get back to those railway rates.

Can you give me something that's, to the best of your knowledge, as accurate as you can be with shipping in and around Blenheim, using a U.S. carrier and a Canadian carrier? What's the difference in price per tonne or per car? How do you go, per tonne? Can you go per tonne?

Mr. Sonneveld: I would have to send you back, but I'll give you a U.S. rate out of. . .

In terms of the rate structure that I can honestly put on record here, we have a published rate by [*Inaudible—Editor*] that is \$10 a tonne to move to Buffalo or into what we call the milling areas. It is much lower than the trucking rate, even though it's 200 or 300 miles. I have to switch because we do everything in American cents. Comparatively speaking, we're looking in the Chicago area at 40¢, but in terms of Canadian rates it would be at least 20% higher, although you can't hold me to it.

The Chairman: That same distance to ship by marine would be how much less again?

Mr. Sonneveld: At the present time we can use the port of Port Stanley and/or Sarnia, Windsor to Buffalo at a range of around \$8 to Montreal. That is what we had last year. We had some really good rates last year. They came down. We also have rates for short distances because we have to use small lakers, and they were about \$1 to \$2 lower than rail out of those ports to Buffalo.

The Chairman: Per tonne?

Mr. Sonneveld: Per tonne.

The Chairman: Per tonne, okay. So the best U.S. rate is 20% lower than the Canadian rail rate and it's \$2 less per tonne to ship by marine, using the same destination?

Mr. Sonneveld: To certain destinations. Our longer destinations were much cheaper by water.

The Chairman: To further clarify, you must do this because there are absolutely no subsidies given to the Ontario producers in the transportation system?

Mr. Sonneveld: That's correct.

The Chairman: Every time you pay a railway or a shipper, it comes out of your pocket?

Mr. Sonneveld: Right.

The Chairman: Thank you.

Mr. Easter.

Mr. Easter (Malpeque): Yes, Gus, unless when you move a product through the seaway you consider the costs being covered there as a subsidy. This is the dilemma—what's a subsidy and what's not?

[Traduction]

Il ne faut pas se leurrer sur ce qu'être concurrentiel veut dire. Cela veut dire que l'on se bat pour s'approprier un marché. C'est cela la concurrence. Je. . .

Le président: Je le sais. Revenons aux tarifs des chemins de fer.

Pouvez-vous me dire, avec le plus de précision possible, quelle est, en ce qui concerne Blenheim et les environs, la différence de prix à la tonne ou au wagon qui existe entre un transporteur américain et un transporteur canadien? Pouvez-vous donner le prix à la tonne?

M. Sonneveld: Je vous ai cité des exemples, mais je vais tout de même vous donner un tarif américain à partir de. . .

Le tarif que je peux citer en toute honnêteté est le tarif officiel de C&X, qui est de 10\$ la tonne pour le transport du grain à Buffalo ou dans ce que l'on appelle la région des minoteries. Il est beaucoup plus bas que le tarif de transport routier, même si cela fait 200 ou 300 milles. Je dois faire le calcul, parce que toutes les opérations se font en argent américain. Cela doit faire quelque chose comme 40c., dans la région de Chicago, mais si l'on transposait cela en argent canadien, cela ferait au moins 20 p. 100 de plus. N'allez tout de fois pas croire que ce sont des chiffres rigoureusement exacts.

Le président: Cela coûterait donc encore une fois beaucoup moins pour transporter le grain par navire sur la même distance.

M. Sonneveld: Pour le moment, on peut passer par le port de Port Stanley ou par celui de Sarnia et l'on peut expédier le grain de Windsor à Montréal, en passant par Buffalo pour environ 8\$. C'est ce qu'on payait l'année dernière. Les tarifs étaient très bons. Ils avaient baissé. Il existe également des tarifs pour des courtes distances, parce qu'il faut utiliser de petits laquiers des Grands Lacs; ces tarifs étaient une ou deux dollars plus bas que les tarifs de transport par chemin de fer entre ces ports et Buffalo.

Le président: Par tonne?

M. Sonneveld: Oui.

Le président: Bon. Par conséquent, le meilleur tarif américain est 20 p. 100 inférieur au tarif ferroviaire canadien et pour la même destination, le transport par bateau coûte 2\$ de moins la tonne.

M. Sonneveld: Pour certaines destinations. Les tarifs de transport maritime étaient beaucoup plus bas pour les longues distances.

Le président: Si je comprends bien, vous devez faire cela parce qu'on accorde absolument aucune subvention aux producteurs ontariens pour le transport?

M. Sonneveld: C'est exact.

Le président: Chaque fois que vous payez une compagnie de chemin de fer ou un expéditeur, l'argent vient de votre poche?

M. Sonneveld: Oui.

Le président: Merci.

Monsieur Easter.

M. Easter (Malpeque): Oui, Gus, à moins que l'on ne considère les frais qui sont couverts quand on transporte un produit par la voie maritime comme une subvention. Qu'est-ce que l'on considère comme une subvention et qu'est-ce qui n'en est pas, voilà le dilemme?

[Text]

[Translation]

• 1155

I want to come on this U.S. rail business, different rates. It's true that the best U.S. rate the Ontario Wheat Board can obtain is certainly better than the Canadian rates; there's no question about that.

But in Canada, in terms of our transportation system, we've operated on a different principle in that there aren't secret contracts—or there are some, but not to the same extent. We've operated on the basis of equal distance, equal rate on the cooperative principle so that the railways or the transportation system couldn't take advantage of the poor buggers living over there and charge them three times as much, and because you were shipping more over to Cargill Grain, they'd give you a break.

But that's exactly what happens in the U.S. system, isn't it? And, yes, you may be getting a break now.

I raise that question, Gus, because I think there's a real danger even in the way we're moving, both in the west and in Ontario, of our becoming captive of the railways.

You've mentioned it and it was mentioned before at this committee, Mr. Chair. At the previous hearings the railways admitted that they operated on a cost-of-production-plus system in which they're assured now of a 20% return on capital. Yet all we seem to be talking about is the Western Grain Transportation Act subsidy and some of the other subsidies; we're not talking about the railways becoming more efficient in their own right. They're assured a far better return than the supply management industry in terms of the dairy sector and so on.

The Chairman: I'm sure you're going to have a question in here pretty soon, Mr. Easter.

Mr. Easter: I will eventually, Mr. Chairman, but I think a few points had to be put on the record.

I'm just pointing out that transportation is functional to marketing, Mr. Chairman, and if we're going to even think of going toward the U.S. railway system, let's look at the total picture, not just the little break that you happen to get.

Now, in your paper on page 2 you mention subsidies and you say that perhaps Canada should look at the Mississippi-style system of transportation, and then you go on to say that the U.S. system has a competitive advantage to that of Canada and that it is a GATT-green system. Why is that? Is it not subsidized as well?

Mr. Sonneveld: Yes, it is subsidized, but we must understand the definition of a subsidy. A subsidy is not a subsidy if it is non-selective, and that is as long as everybody can use it. It doesn't matter which flag it has or which system it is; it can come into that system and partake of it. That's why it's green.

Mr. Easter: But the U.S. system is subsidized by the Marine Corps?

Je voudrais parler des différences qui existent entre les tarifs de chemin de fer américains et les tarifs canadiens. Il est vrai que les meilleurs tarifs américains que la Commission du blé de l'Ontario arrive à obtenir sont plus bas que les tarifs canadiens; cela ne fait aucun doute.

Par contre, le fonctionnement du système du transport canadien repose sur un principe différent, en ce sens qu'il n'y a pas de contrat secret, ou plutôt il y en a, mais moins. Le système est fondé sur le principe suivant: à distance égale, tarif égal; il est fondé sur le principe coopératif afin que les compagnies de chemin de fer ou les entreprises de transport ne puissent pas profiter des pauvres diables qui vivent au loin et leur demander trois fois plus et afin d'éviter que l'on accorde des réductions parce l'on expédie davantage à Cargill Grain, par exemple.

C'est pourtant exactement ce qui se passe dans le système américain, si je ne me trompe. Vous avez peut-être effectivement de meilleurs tarifs pour le moment.

Si je pose cette question, Gus, c'est parce que j'estime que, de la façon dont cela évolue, on risque dans l'Ouest comme dans l'Ontario de devenir captifs des compagnies de chemin de fer.

Je vous en ai parlé et d'autres l'avaient déjà dit devant le Comité, monsieur le président. Au cours d'audiences antérieures, les compagnies de chemin de fer ont reconnu que leurs tarifs étaient fondés sur les frais de production majorés d'une marge bénéficiaire leur garantissant actuellement un rendement de 20 p. 100 sur leur capital. Pourtant, on dirait que l'on parle uniquement de la subvention prévue dans la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et de certaines autres subventions; on ne discute pas de la possibilité de rentabiliser les chemins de fer. On leur garantit un revenu nettement supérieur à celui des offices de commercialisation, que ce soit dans le secteur du lait ou dans d'autres secteurs.

Le président: Je suis certain que vous allez bientôt poser une question, monsieur Easter.

M. Easter: Je finirai par en poser une, monsieur le président, mais j'estimais nécessaire de signaler ces quelques points.

Je veux tout simplement signaler que le transport est un instrument de marketing et que si l'on songe à utiliser les compagnies ferroviaires américaines, il faut avoir une vue d'ensemble et ne pas se contenter de voir la petite économie que l'on réalise dans l'immédiat.

À la page 2 de votre mémoire, vous dites à propos des subventions, que le Canada devrait peut-être envisager un système de transport du style de celui du Mississippi. Vous ajoutez que le système américain a un avantage concurrentiel sur le système canadien et, c'est que c'est un système conforme à la politique agricole du GATT. Pourquoi? N'est-il pas subventionné également?

M. Sonneveld: Si, mais il faut comprendre ce que l'on entend par «subvention». Une subvention n'en est pas une si elle n'est pas sélective et si tout le monde y a droit. Peu importe la nature du système, tout le monde peut y prendre part et c'est pourquoi il est conforme à la politique agricole du GATT.

M. Easter: Mais le système américain est subventionné par le Marine Corps?

[Texte]

[Traduction]

Mr. Sonneveld: Yes.

Mr. Easter: The upkeep is by the Marine Corps?

Mr. Sonneveld: Yes.

Mr. Easter: And for whatever reason, we do not challenge that. But that certainly does put the Americans in a better competitive position.

Mr. Sonneveld: Yes.

Mr. Easter: But is it not true as well that with the Western Grain Transportation Act and the seaway situation, we also are still GATT green. The only difference is that we're being forced under GATT to bring down our volume and our dollars by the percentages, whereas in terms of the upkeep of the Mississippi, they're not. But we are GATT green, contrary to what the Minister of Transport said the other day. Is that true?

Mr. Sonneveld: Again, it's the definition of our Canadian green, amber and red that must be looked at. You are correct, Mr. Easter, that in world terms we are basically green.

Mr. Easter: That's right.

Mr. Sonneveld: We have a bit of a problem with the NAFTA deal. Mexico and American—

Mr. Easter: Yes, well that's a whole other complex issue.

I agree with you on what you called the domino effect. What we tend to be doing at the moment and have been doing for a number of years is looking at chunks of the puzzle. We're looking at the seaway in isolation from everything else and we're looking at the Western Grain Transportation Act in isolation from everything else.

• 1200

What's your view relative to the most recent statement by the Minister of Transport that there are going to be some decisions made here and if an operation is losing money it could be shut down? How could that impact on primary producers in terms of your theory of the domino effect? To isolate one part of the puzzle without looking at the whole context is damned dangerous, from my point of view.

Mr. Sonneveld: I would concur with your conclusion. I think maybe we should use an example that I know is a poor one, but let's take Prince Edward Island or Newfoundland. In Newfoundland we had what we call rail and water. In terms of union laws, when they joined the country they were never to pay any more than maritime rates.

Now, I think the committee can dig up the records and find that currently transportation has increased tremendously and water transportation has increased tremendously to St. John's, for instance. I'd look at grain commodities. To some the cost is about \$80 a tonne if you take in the current costs, water freight and all these things. That could give you an example of what could happen if any one of the systems are dropped without taking a look at the overall picture.

M. Sonneveld: Oui.

M. Easter: C'est le Marine Corps qui se charge de l'entretien?

M. Sonneveld: Oui.

M. Easter: Et pour une raison ou une autre, nous ne le contestons pas. En tout cas, grâce à cela, les Américains sont dans une meilleure position concurrentielle que nous.

M. Sonneveld: Oui.

M. Easter: N'est-il pas vrai par contre que malgré la Loi sur le transport du grain de l'Ouest et la situation de la Voie maritime, notre système reste conforme à la politique agricole du GATT? La seule différence est que celle-ci nous force à réduire proportionnellement notre volume et le montant alors que ce n'est pas le cas en ce qui concerne l'entretien du réseau du Mississippi. Contrairement à ce que le ministre des Transports a dit l'autre jour, notre système est conforme à la politique agricole du GATT. Ai-je raison?

M. Sonneveld: Je le répète, cela dépend de la définition qu'on l'on donne à notre vert, à notre ambre et à notre roux canadiens. Vous avez raison, monsieur Easter, à l'échelle mondiale, notre système est essentiellement conforme à la politique agricole du GATT.

M. Easter: C'est exact.

M. Sonneveld: Nous avons un petit problème avec l'ALÉNA. Le Mexique et les États-Unis..

M. Easter: Il s'agit d'une toute autre question, qui est complexe.

Je suis d'accord avec vous, en ce qui concerne la réaction en chaîne dont vous avez parlé. En fait, ce que nous essayons de faire pour l'instant et cela dure depuis plusieurs années, c'est de rassembler les pièces du casse-tête. Nous sommes en train d'examiner la situation de la Voie maritime et la Loi sur le transport du grain de l'Ouest en faisant abstraction de tous les autres éléments.

Que pensez-vous de la toute dernière déclaration du ministre des Transports qui a dit que certaines décisions seraient prises et que si une entreprise perdait de l'argent, il se pourrait qu'elle doive fermer ses portes? Quelles répercussions cela pourrait-il avoir sur les producteurs primaires, si l'on se base en théorie de la réaction en chaîne? J'estime qu'il est extrêmement dangereux d'examiner une pièce du casse-tête sans avoir une perspective générale.

M. Sonneveld: J'estime que votre conclusion est exacte. Il serait peut-être bon de citer un exemple, même si je suis conscient qu'il n'est pas fameux. Prenons l'exemple de l'Île-du-Prince-Édouard ou de Terre-Neuve. À Terre-Neuve, il y a le transport ferroviaire et le transport maritime. En vertu des lois de l'union, quand Terre-Neuve est entrée dans la Confédération, les tarifs étaient censé n'être jamais supérieurs à ceux des autres provinces maritimes.

Vous pouvez aller fouiller dans les archives et vous constaterez que le transport a pris beaucoup d'expansion, surtout le transport maritime en direction de St. John's, par exemple. Dans certains cas le transport des produits céréaliers coûte environ 80\$ la tonne si l'on tient compte de tous les frais. Cela peut vous donner une idée de ce qui arriverait si on laissait tomber un des réseaux au lieu d'avoir une vue d'ensemble.

[Text]

It's a dangerous thing—and I don't care who says it—to state in public "We will make this cost-effective" and all this stuff. At one time I thought we looked after the public good of the country. It is a question whether we do or we don't. Is the public interest return on capital or is the public interest also the good of the public as a whole plus those who are primary producers? Which is it? It's a difficult thing, but it's a very good question to ask.

Any breakdown of any part of the system tends to lead to other problem areas. Either you have restrictive or monopolistic practices. In a true competitive sense, yes, I suppose we could, but I have yet to find a proper definition of what some people call competitiveness. Others have their own definition too, depending on how good their pocketbook is. Do you understand? That's primary producer philosophy. I only know one thing of competition: if somebody digs their hand in my pocket too deeply, it hurts as soon as it enters my pocket.

Mr. Maloney (Erie): Mr. Sonneveld, on page 4 of your presentation you indicate it's important to develop a strategic plan, to market the seaway and to make changes where changes must occur. How would you market the seaway and could you perhaps prioritize the top five changes you would make?

You also indicate that the seaway should be given five years to increase usage. What happens if in five years we haven't had an increase? What would you propose?

Mr. Sonneveld: I suppose it would be depend on how we would start this process. Perhaps I was not clear enough. We have to look at it with a view to how trade and world economies will develop. We can't just be isolationist and talk about the seaway; we have to have a broader picture.

The impossible could happen. Eastern Europe could increase its demand, Africa hopefully could—God please us, if it does—and these people will have a better economy and demand wheat or whatever products. Take the whole scenario. There was a prior question asked by the member who wanted to know if there such a thing as having forward contracts.

There are many ways to look at it. These ways should be explored. It takes almost an industry summit to really get down to it. You can study the thing to death, which I think has been done almost. You have to come to a point of decision. You either live or die. You can't live in limbo because everything is starting to fail. The infrastructure goes, the boats are being tied up, the system is in disarray.

Is it true that western grain has to move to Vancouver? There are limitations. Is the mountain differential correct? All these things have to be considered; don't take one in isolation. I believe there is an instrument the U.S.A. uses through government policy so that PL-480 wheat or programs come out of Great Lakes ports.

[Translation]

C'est dangereux de déclarer publiquement par exemple, que l'on rendra le système rentable, peu importe qui l'a fait. À un certain moment, je croyais que l'on se préoccupait du bien de la population canadienne. Encore faut-il savoir ce qu'on entend par là. L'intérêt public se confond-il avec un certain rendement du capital ou est-ce plutôt le bien de la population en général et des producteurs primaires en particulier? Qu'entend-on par là? C'est difficile à dire, mais c'est une question très pertinente.

Quand une partie du système est en panne, cela a tendance à créer des problèmes. Ou l'on adopte des pratiques restrictives, ou l'on opte pour des pratiques monopolistiques. Je suppose que ce serait possible d'un point de vue concurrentiel, mais je n'ai toujours pas trouvé de définition précise de ce que certains entendent par «compétitivité». D'autres ont leur propre interprétation, selon que leur portefeuille est bien garni ou non. Comprenez-vous? C'est le raisonnement d'un producteur primaire. Tout ce que je sais à ce sujet, c'est que si quelqu'un vient trop puiser dans ma poche, je n'aime pas cela.

M. Maloney (Erie): Monsieur Sonneveld, à la page 4 de votre mémoire, vous dites qu'il est important d'élaborer un plan stratégique, de faire du marketing et d'apporter des changements là où ils sont nécessaires. Que feriez-vous sur le plan du marketing et pourriez-vous nous citer les cinq changements auxquels vous accorderiez la priorité?

Vous dites également qu'il faudrait donner cinq ans à l'administration de la Voie maritime du Saint-Laurent pour s'arranger pour qu'on l'utilise davantage. Que ce passera-t-il si on ne l'utilise pas plus dans cinq ans? Qu'est-ce que vous proposez?

M. Sonneveld: Je suppose que cela dépend de la façon dont on s'y prend. Je n'ai peut-être pas été suffisamment clair. Il faut voir comment le commerce et les économies mondiales évolueront. On ne peut pas être isolationniste et considérer uniquement la voie maritime; il faut avoir une perspective plus large.

L'impossible pourrait arriver. L'Europe de l'Est pourrait accroître sa demande et l'Afrique aussi, s'il plait à Dieu. Il se peut que l'économie de ces régions s'améliore et que la demande de blé, par exemple, augmente. Il faut envisager la question dans une perspective générale. Il y a un membre du comité qui a demandé s'il existait un système comme les contrats à terme.

Il existe beaucoup d'options possibles. Il faut les examiner. Pour cela, il faudrait pratiquement organiser un sommet auquel participeraient les représentants de ce secteur. On peut étudier la question à fond; c'est presque ce que l'on a fait. On en est arrivé à un point où il faut prendre des décisions. Il faut vivre ou périr. On ne peut pas maintenir le statu quo, parce que tout commence à lâcher. L'infrastructure se détériore, les navires sont bloqués, le réseau est en piteux état.

Est-il vrai que le grain de l'Ouest doit être transporté à Vancouver? Il existe des restrictions. Le tarif différentiel de montagne est-il correct? Voilà tout ce qu'il faut examiner; il ne faut pas examiner une seule question hors contexte. Je crois qu'il existe aux États-Unis un instrument de politique gouvernementale ou des programmes qui permettent de débloquent le blé PL480 des ports des grands lacs.

[Texte]

There are all kinds of these incentive programs. Ask government to govern. Government should not be involved in dictating but should be the vehicle to get the process to change, either through the free market system or through regulation, because you certainly have transportation regulated.

The Chairman: Thank you. Are there any other questions?

I just have a couple of short questions. Do your members grow any specialty products in Ontario, like canola or flax?

Mr. Sonneveld: A good pun would be: we don't grow bananas.

Some hon. members: Oh, oh!

The Chairman: You grow everything else?

Mr. Sonneveld: Well, we are even going so far as to grow hemp. That is the legal hemp; it's a research project.

The Chairman: Isn't that what they make rope out of?

Mr. Sonneveld: Yes, you're right!

The Chairman: They don't make anything else out of it?

Mr. Sonneveld: No, no, we're not supposed to.

The Chairman: I didn't think so.

Mr. Sonneveld: Mr. Chairman, you are correct. We have diversified from soybeans into a terrific million-dollar industry that today exports heavily such specialty products as tofu. We need the seaway. We must have it.

Other commodities have diversified from tobacco; that is an evil subject. We used to have a terrific export of that product, but with the elimination of subsidies and current government policies, it has dropped somewhat.

There is the vegetable industry. Right now, for instance, the H.J. Heinz company has a contract for baby food with Russia. It needs water to move, unless they fly the product in and I don't think they will. This is just to give you the flavour of the diversification. Yes, we are very different today.

The Chairman: How much lead time do your farmers need to decide to change a crop from something that isn't selling to what you—

Mr. Sonneveld: The good Lord—

The Chairman: Fortune decides that you should be growing soybeans next year instead of wheat, sunflower seeds or something else?

Mr. Sonneveld: Just to give you some idea of what is developing at the present time, contrary to what most people think about the so-called terrible surpluses in the world, I can today forward contract for November 1995 soybeans at \$8.40 a bushel. That is a terrific price structure we have taken advantage of already.

[Traduction]

Il existe toutes sortes de programmes d'encouragement. Il faut demander au gouvernement de gouverner. Le gouvernement ne doit pas dicter ses volontés, mais il doit être l'instrument qui permet de faire évoluer le processus, par le biais du système économique libéral ou de la réglementation, car on peut dire en effet que vous avez réglementer le secteur des transports.

Le président: Merci. Y a-t-il d'autres questions?

Il me reste deux ou trois petites questions à poser. Est-ce que vos membres cultivent des produits spéciaux comme le colza-canola ou le lin?

M. Sonneveld: Je pourrais vous répondre en plaisantant que nous ne cultivons pas de bananes.

Des voix: Ah, ah!

Le président: Vous cultivez tout le reste?

M. Sonneveld: Nous cultivons du chanvre. Il s'agit de chanvre légal; c'est dans le cadre d'un projet de recherche.

Le président: Est-ce que ce n'est pas avec cela qu'on fabrique des cordes?

M. Sonneveld: Exactement!

Le président: On n'en fait rien d'autre?

M. Sonneveld: Non, nous ne sommes pas censés.

Le président: Je pensais bien que vous n'en faisiez rien d'autre.

M. Sonneveld: Vous avez raison, monsieur le président. Nous sommes diversifiés; nous fabriquons des produits spéciaux tel que le tofu à partir du soja et c'est devenu une industrie de plusieurs millions de dollars qui exporte énormément. Nous avons besoin de la Voie maritime. Nous en avons absolument besoin.

Les producteurs de tabac ont également diversifié leurs activités; le tabac est un sujet tabou. Autrefois, nous en exportions d'énormes quantités mais la production a baissé énormément à cause de la suppression des subventions et des politiques gouvernementales actuelles.

Il y a aussi l'industrie maréchère. Pour le moment, par exemple, la compagnie H.J. Heinz a décroché un contrat avec la Russie pour exporter des aliments pour nourrissons. Elle a besoin des Voies maritimes pour transporter son produit, à moins qu'elle ne l'expédie par avion, ce dont je doute. Tout cela pour vous donner une idée de la diversification qui est en train de se faire. Nous sommes effectivement très différents de ce que nous étions.

Le président: Combien de temps ont vos membres pour décider de remplacer une culture qui ne se vend pas par une autre.

M. Sonneveld: C'est le bon Dieu qui décide.

Le président: C'est le sort qui décide que vous feriez mieux de cultiver du soja l'année prochaine par exemple, au lieu de cultiver du blé, des graines de tournesols ou autre chose?

M. Sonneveld: Pour vous donner une idée de ce qui se passe à l'heure actuelle, contrairement à ce que croient la plupart des gens qui sont convaincus qu'il existe d'énormes excédents mondiaux, je peux obtenir aujourd'hui un contrat à terme pour le soja venant à échéance en novembre 1995 à 8,40\$ le boisseau. C'est une structure de prix formidable dont nous avons déjà profité.

[Text]

By having these commitments, somebody on the other side also has to make a commitment for export, and the seaway and/or the U.S. crushing market are part of it. The same thing is true in corn production and for some other products. We are doing some big forward planning.

Canola, for instance, coming eastbound out of Thunder Bay will probably increase. The rationale is that we don't have enough soybeans, that the world demand is higher than its production and the pipeline will not be full enough this year to last until the new crop even though South America has increased its production.

One gentleman said I am optimistic. Well, I can't be any other way because I went through misery long enough so that I can only survive with optimism.

• 1210

I am saying, contrary to what people think, there is always a silver lining someplace. Farmers will tend to make that decision in the spring for fall, but in wheat you must make it a year prior for next year because it is winter production.

The Chairman: You have the versatility to change your products to meet the demand as they develop in a changing system.

Mr. Sonneveld: Once committed in the spring, you are committed.

The Chairman: No, no, but prior to that process—

Mr. Sonneveld: Right now the farmers are very upset with us as a board because we have announced the initial payment for wheat to be about \$20—some dollars lower. It is a federal guarantee and the rationale is because of American action, and they are upset. We can't help that. We have abided by the rules on the CUSTA and NAFTA. We didn't ship into the U.S. commercial system.

The Chairman: But that very act right there prompts the farmers for next year to change their method and what kind of crops they are going to grow, and that's very good. It is good to have that.

Mr. Sonneveld: Yes.

The Chairman: Of all of your participants in your organization, and you produce about 1.4 million—we have great soil in Ontario, I think—if we could get the costs of transportation somewhere in line competitively with world markets, can the people you represent produce more and, if so, about how much more in order to fulfil market demands?

Mr. Sonneveld: I haven't got the data with me. But Ontario, for instance, produces about 16% of GNP, agriculturally speaking. It is either third or fourth in terms of GNP agriculture. But if you looked at diversification and if the possibilities in transport and costs were there, in combination, for instance, with what we see in terms of Ontario producing raw products—it moves east or it goes to Quebec—in the total picture you would have the possibility of increasing further movement and manufacturing added value.

[Translation]

Dans ce genre d'engagement, l'autre partie doit également s'engager à exporter et la Voie maritime ou les huileries américaines font partie du système. Il en est de même en ce qui concerne la production de maïs ainsi que pour certains autres produits. Nous faisons de la planification à long terme.

Par exemple, le prix du colza—canola venant de Thunder Bay à destination de l'Est du pays augmentera probablement, pour la bonne raison que nous n'avons pas assez de soja, que les producteurs n'arrivent pas à répondre à la demande mondiale et que la conduite ne sera pas assez pleine cette année pour pouvoir tenir jusqu'à la nouvelle récolte, même si l'Amérique du Sud a accru sa production.

Quelqu'un a dit que je suis optimiste: eh bien, je n'ai pas le choix, parce que j'ai vécu tellement longtemps dans la misère que c'est pour moi le seul moyen de survivre.

Contrairement à ce que certaines gens croient, je vois toujours le beau côté des choses. Les agriculteurs ont tendance à prendre leur décision au printemps pour l'automne, mais en ce qui concerne le blé, il faut la prendre un an d'avance, parce qu'il s'agit de production d'hiver.

Le président: Vous avez donc la possibilité de changer de cultures pour répondre à la demande à mesure qu'elle évolue.

M. Sonneveld: Quand on a pris une décision au printemps, on ne peut plus changer.

Le président: Non non, mais avant cela. . .

M. Sonneveld: Actuellement, les agriculteurs en veulent beaucoup à la Commission parce que nous avons annoncé que l'acompte à la livraison pour le blé diminuerait d'environ 20\$. Il s'agit d'une garantie fédérale et cette décision est due à une intervention américaine, et les agriculteurs sont mécontents. Nous n'y pouvons rien. Nous nous conformons aux règles de l'ACCEU et de l'ALENA. Nous n'avons pas fait d'incursion dans le système commercial américain.

Le président: Par contre, cette initiative va inciter les agriculteurs à changer de méthode pour l'année prochaine et à changer de cultures, ce qui est très bien. C'est bon d'avoir cela.

M. Sonneveld: Oui.

Le président: Pouvez-vous me dire si les agriculteurs que vous représentez, qui produisent environ 1,4 million de tonnes par an—c'est que nous avons des terres très fertiles en Ontario—pourraient accroître leur production si on arrivait à s'arranger pour que les frais de transport soient relativement compétitifs à l'échelle mondiale et, dans ce cas, dans quelles proportions pourraient-ils l'accroître pour répondre à la demande du marché?

M. Sonneveld: Je n'ai pas les chiffres sous la main. Par exemple, l'Ontario produit environ 16 p. 100 du PNB, je parle de la production agricole. La province se situe au troisième ou quatrième rang dans ce domaine. Par contre, en tenant compte de la diversification et à supposer que les possibilités de transport à un coût raisonnable existent, que l'on puisse par exemple combiner cela avec le transport des matières premières—qui sont acheminées vers l'Est ou vers le Québec—il serait possible dans l'ensemble d'accroître le mouvement et la valeur ajoutée à la fabrication.

[Texte]

At the meeting on Friday in Toronto, I was quite surprised that all the organizations present were very much of uniform thought, which was surprising because we had supply management, free market ideology. But when it came to the St. Lawrence, when I presented some of what I did here today, it became a very unanimous decision that whether the man who was producing pork told the man who declared he didn't need the St. Lawrence because he would ship all his products to the U.S.—the man on pork said, hey, I am telling you I want the St. Lawrence because I like to ship some of my intermodal refrigerator things by boat to Japan. So it doesn't matter where you are; it is part of the whole thing, and we could increase.

Mr. Easter: Mr. Chairman, one little question.

The Chairman: Certainly. Why would I refuse you, Mr. Easter?

Mr. Easter: I don't believe the committee had before it the Livestock Feed Board of Canada, but, Gus, I know you used to be on the Livestock Feed Board and I know now that the railways are in fact contracting a movement of grains into at least the maritimes at water rates—and I suppose that if the water rates increase, their contracts will increase. What will be the implications on the eastern livestock industry and that feed input should there be changes to the seaway pricing, increases, loss of the seaway or whatever? What do you see the impact being on the eastern livestock industry, especially in the Maritimes?

Mr. Sonneveld: If the railroads have made some deals with certain companies—I had better not name them, but they have made deals that are what they call "competitive with water". One of the majors refused to take part in it because—in all the years I served with the Livestock Feed Board in transportation and all that, we learned very quickly. We tried to implement—we did it to the west coast and we did it to the east coast—by getting some competition, and water was the one that kept the railroad straight, so to speak. I wouldn't say on the narrow, but it helps.

[Traduction]

À la réunion qui s'est tenue vendredi à Toronto, j'ai été étonné de voir que toutes les organisations représentées ont une mentalité très semblable. C'est surprenant, étant donné qu'il y avait des représentants du secteur de la gestion de l'offre et des représentants de la doctrine du libéralisme économique. Quand la question de la Voie maritime du Saint-Laurent est venue sur le tapis, quand j'ai fait un exposé en partie analogue à celui que j'ai fait aujourd'hui, on en est arrivé à une décision unanime que peu importe ce que l'on produit, la Voie maritime est nécessaire. C'est ce qu'a dit un éleveur de porcs à quelqu'un qui a déclaré qu'il n'en avait pas besoin parce qu'il expédierait tous ces produits aux États-Unis. L'éleveur de porcs lui a dit qu'il tenait beaucoup à la Voie maritime du Saint-Laurent parce qu'il voulait expédier des produits de réfrigération au Japon par la Voie maritime. Peu importe l'endroit où vous êtes; cela fait partie d'un ensemble et il est possible d'accroître la production.

M. Easter: Une toute petite question, Monsieur le président.

Le président: Certainement. Pourquoi est-ce que je refuserais cela, Monsieur Easter?

M. Easter: Je ne crois pas que l'Office des provenances du Canada soit venu témoigner devant le Comité, mais je sais que vous avez travaillé pour cet office et que les compagnies de chemins de fer accordent des contrats de transport du grain au moins vers les Maritimes, aux mêmes tarifs que les tarifs de transports maritimes. Je suppose que si ces tarifs augmentent, les tarifs prévus dans leurs contrats augmenteront aussi. Quelles seront les répercussions pour les éleveurs de bétail de l'est du pays si le prix du transport par navire des aliments pour bétail est modifié s'il augmente ou si la Voie maritime disparaît, par exemple? Quelles seront les conséquences pour eux, et surtout pour les éleveurs des Maritimes?

M. Sonneveld: Les compagnies de chemins de fer ont effectivement passé des contrats qu'elles qualifient de «concurrentielles avec le transport maritime» avec certaines entreprises; je juge préférable de ne pas citer leurs noms. Une des grandes compagnies a refusé de participer parce que... Nous avons appris très rapidement notre leçon pendant toutes les années où j'ai travaillé pour l'Office des provenances du Canada, que ce soit en matière de transport ou dans d'autres domaines. Nous avons essayé de provoquer une certaine concurrence—pour le transport vers la côte Ouest et pour le transport vers la côte Est—c'est pour ainsi dire le transport maritime qui a permis aux chemins de fer de subsister.

• 1215

I think the final scenario, if the Maritimes were to lose Halifax, would be that you would find yourself with something like a Newfoundland situation, because unless you can get in through the U.S., you cannot get in. There's no railroad that comes into the Maritimes unless you come in through Vermont, which is almost impossible.

You'd find yourself in the delicate situation of being non-competitive. The water has kept the rate both ways competitive. It is one of these factors that I think need to be spoken about. Even though the tonnages might not have been large, it is a principle issue. That's my paper today, I think.

Je pense qu'en fin de compte, si les Maritimes perdaient Halifax, on se trouverait dans une situation analogue à celle de Terre-Neuve parce qu'il serait impossible de faire venir le grain à moins de passer par les États-Unis. Il n'y a pas de chemin de fer qui dessert les Maritimes, à moins de passer par le Vermont, ce qui est quasi impossible.

On se trouverait donc dans une situation délicate, puisqu'on ne serait plus concurrentiel. Le transport maritime a permis de maintenir les tarifs concurrentiels dans les deux cas. C'est un des facteurs qui doit entrer en ligne de compte dans les discussions. Même si le volume n'est pas énorme, c'est une question importante. C'est tout pour aujourd'hui.

[Text]

The Chairman: Mr. Sonneveld, I thank you very much for coming and being with us today. I thank Mr. Easter for bringing you here today.

I found your information very important, and I might tell you that this is the first information we've heard from any producer or anyone involved with any producers in Canada who paid for their own freight rates. The information you've been able to give us today, comparing rail and water and different rail lines, has been very valuable, on top of all the other information. So I want to thank you very much for being with us.

Mr. Sonneveld: It was a pleasure.

The Chairman: Thank you, gentlemen. We have a committee of the whole in camera, so I'm going to call a five-minute break.

The meeting is adjourned.

[Translation]

Le président: Monsieur Sonneveld, je vous remercie beaucoup d'être venu aujourd'hui. Je remercie M. Easter de vous avoir amené ici.

Je trouve que les renseignements que vous nous avez donnés sont très importants et je vous dit que c'est la première fois que nous entendons les opinions d'un producteur ou d'un représentant de producteurs canadiens qui paient eux-mêmes le transport. Les renseignements que vous nous avez donnés aujourd'hui au sujet de la différence de coûts entre le transport ferroviaire et le transport maritime, et d'une compagnie de chemin de fer à l'autre, en plus de tous les autres renseignements, nous ont été très utiles. Merci infiniment d'être venu.

M. Sonneveld: Ce fut un plaisir pour moi.

Le président: Merci beaucoup, messieurs. Nous allons avoir une séance plénière à huis clos. Avant cela, nous allons faire une pause de cinq minutes.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canada Communication Group — Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Groupe Communication Canada — Édition
45 boulevard Sacré-Cœur,
Hull, Québec, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From Ontario Wheat Producers' Marketing Board:
Gus Sonneveld, Director.

TÉMOINS

De l'Office de commercialisation des producteurs de blé de l'Ontario:
Gus Sonneveld, directeur.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.

If this document contains excerpts or the full text of briefs presented to the Committee, permission to reproduce these briefs in whole or in part, must be obtained from their authors.

Available from Canada Communication Group — Publishing,
Public Works and Government Services Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

Si ce document renferme des extraits ou le texte intégral de mémoires présentés au Comité, on doit également obtenir de leurs auteurs l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ces mémoires.

En vente: Groupe Communication Canada — Édition,
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada,
Ottawa, Canada K1A 0S9

8863

